YMN TANKER

HSSEQ BULLETIN

HAZİRAN 2021 - SAYI 8

Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay Cad. Denizciler İş Merkezi, A Blok No:18/1 34662 Üsküdar, ISTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20

www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

HSSEQ BULLETIN

'BAD/GOOD PRACTICE' İLE İLGİLİ ÖRNEKLER 2

'LESSONS LEARNT' UYGULAMALARI 16

LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 2021 YILI 1. ÇEYREK RAPORLARI 17

DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI: BATARYA SORUNLARINDAN KAYNAKLANAN SEE-ME PFD IŞIK ARIZALARI 26

DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI: ACİL DURUM SU TAHLİYE EKİPMANLARININ HAZIRLIĞI VE TESTLERİ 27

HAPPY MARITIME AND CABOTAGE DAY!

ÇEVRE SAYFASI (İTÜ - MARMARA DENİZİ'NDE DENİZ SALYASI SORUNU İLE İLGİLİ GÖRÜŞ VE ÖNERİLER) 28

SAĞLIK SAYFASI (COVID-19: BEŞ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KURULUŞU DENİZCİLERİN AŞILANMASI İÇİN ORTAK ÇAĞRIDA BULUNDU) 34

EMNİYET SAYFASI (BATI AFRİKA'DA 6 AY İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN OLAY RAPORLAMALARI 15/12/2020 - 15/06/2021 LİMANLARA GENEL BAKIŞ VE RİSK ANALİZİ - GABON) 35

KAZA ANALİZİ (M/T MED TUNCER - BELÇİKA, ANTWERP LİMANI'NDA SERBEST DÜŞMELİ FİLİKA İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN ELEKTRİK YANGINI - 14 MAYIS 2020) 37

RECAAP ISC MAYIS 2021 RAPORU 42

NEAR MISS RAPORLAMALARI 47

BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI 48

(Kaynak: Bu dergideki dış kaynaklı bilgi ve haberler internette mevcut halka açık erişimli yayınlardan derlenmiştir.)

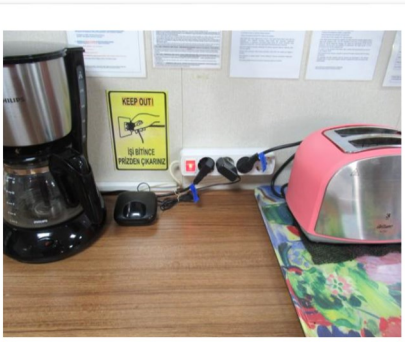
‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Elektrik Fişlerinin Markalanması

Med Antarctic

Gemilerde bulunan çay, kahve ve tost makineleri ile ilgili sıkça kazalar yaşanabilmektedir. Bu kazaların çoğunun nedeni; fişin uzun süreli takılı olması ya da yanlış makine fişinin prize takılmasıdır.
Bu sebepten dolayı makinelerin fişlerinin karıştırılmaması için, gemimizde bulunan tüm makinelerin fişleri markalanmıştır.

BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Can Kurtarma Botu Basamak

Med Antarctic

Gemilerde can kurtarma botu önemli bir yer arz eder. Acil durumda çok hızlı bir şekilde hazırlığının yapılıp, denize indirilmesi gerekmektedir. Ancak, can kurtarma botunun yerden yüksekliği nedeniyle biniş ve inişler emniyetli görülmemiştir.

Bu sebep ile gemimizde can kurtarma botuna biniş ve inişlerin emniyetli olması için basamak koyulmuştur.

BAD PRACTICE

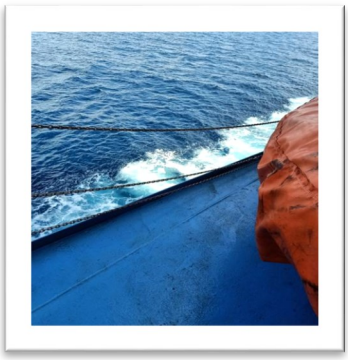
BEST PRACTICE

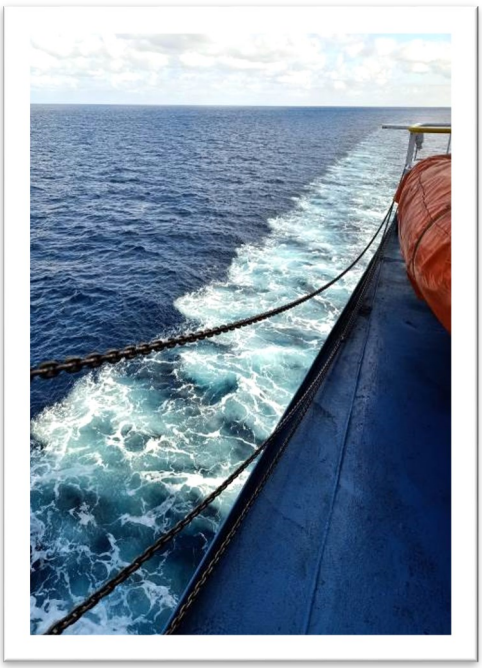
‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Can Kurtarma Botu İndirme Alanındaki Zincir Koruması

Black Star

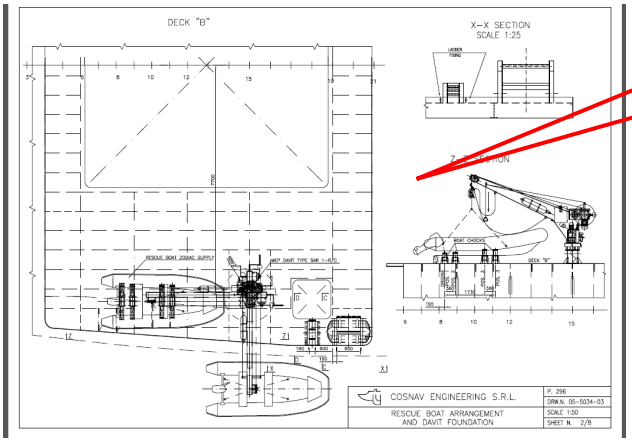
Zodiac Tipi Kurtarma Botu Suya İndirme Bölgesinde, gemi dizaynından dolayı puntel bulunmamakta olup var olan zincirler gevşek kondisyonda olduğu için, haftalık kontrollerde ve kurtarma botu talimleri esnasında görevli personel suya düşme tehlikesiyle karşı karşıyaydı. (Özellikle Kurtarma botu kapelası açılırken ve spanzet yardımıyla netası yapılırken)

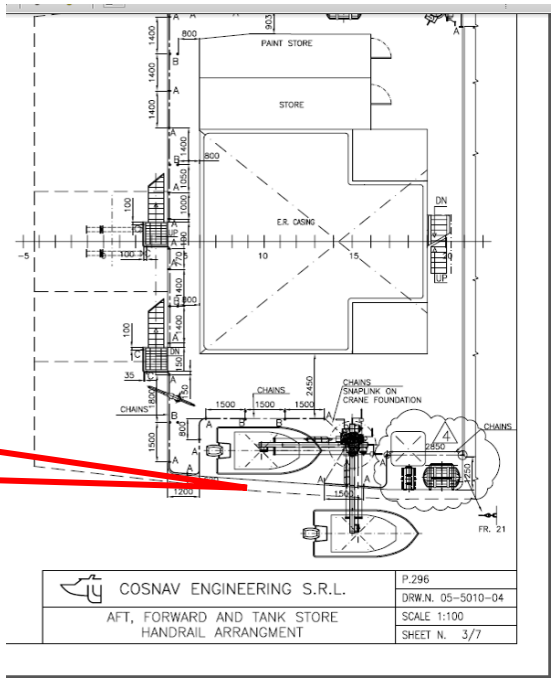




BAD PRACTICE

Gemiye özgü launching mekanizması olması nedeniyle kurtarma botunun bordadan rahat bir şekilde çıkarılabilmesi için puntel bulunmamaktadır.



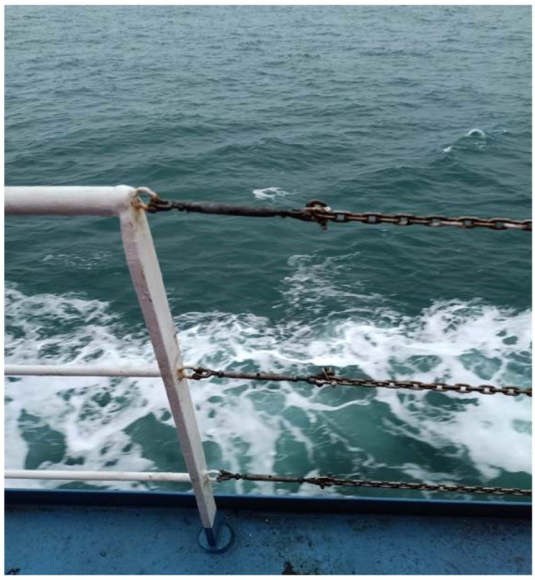


Gemi Puntel Planına göre mahalde puntel bulunmamaktadır.

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Can Kurtarma Botu İndirme Mahalindeki Zincir Koruması *Black Star*

Koruma zincirlerinin fazlalık kısımları alınıp, liftin uskuru kullanılarak gerdirilmesi sağlanmıştır. Bu sayede kurtarma botu mahali daha emniyetli hale getirilmiştir.



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Taşınabilir Yangın Söndürücüler için Renk Kodları

Black Star

ISM Form 3805 “Yangın Söndürücülerin Aylık Kontrol Listesi” ne göre gemide bulunan tüm yangın söndürücüler türüne göre renklerle markalanmalıdır.

Gemide bulunan tüm yangın tüplerinin “Handle” ları:

⇒ KÖPÜK – SARI

⇒ KARBONDİOKSİT -SİYAH

⇒ KURU KİMYEVİ TOZ- MAVİ

Olarak ISM Form 3805’te belirtilen renk kodlarına göre markalanmıştır.

BAD PRACTICE

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Eksik İzolasyonlu Devrelerin İzolasyonu

Med Emre

Tüm canlı hayatını tehdit eden iklim değişikliklerinin temel sorunu karbon salınımı olarak bilinmektedir. Bu sorunda gemilerin büyük rol aldığını bilmekteyiz. Bizde gemimizde bu konuyla alakalı ne yapabiliriz sorusuna cevap aradık. Makine dairesinde eksik izolasyonlu devrelerin izolasyonlarını tamamladık.

Bu sayede ısı kaybını minumuma düşürerek yardımcı kazanların daha az çalışmasını hedeflemekteyiz. Her çalışmada atmosfere atılan karbon düşünülürse ve bunu tüm dünyadaki gemileri hayal ederek yaparsanız atılan karbonun epey çok olduğu görülür.

Biz bu yaptığımız düzeltmenin okyanusta bir su damlası olduğunu biliyoruz fakat; “Suyun taşı delmesi kuvvetinden değil sürekliliğindendir.”

BAD PRACTICE

BEST PRACTICE

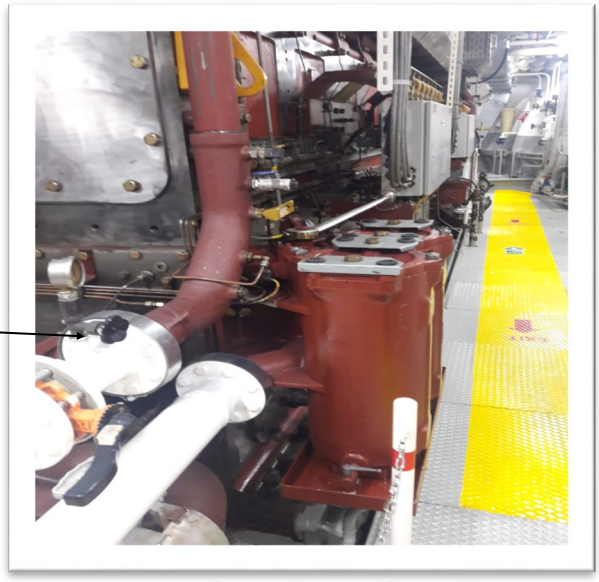
‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Devre Bağlantı Yerlerine Metal Plaka

Med Emre

Makine dairesi geçiş yolunda bulunan M/E soğutma suyu devreleri ve yağ devreleri flange bağlantı yerlerinden sprey yapma halinde ciddi yaralanmalara ve kazaya sebebiyet verebilecegi öngörülüp flange bağlantı yerlerine metal plakalar imal edilerek, oluşabilecek kazaların önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Kimyasal Bidonları için ’Foundation’

Med Antarctic

⇒ Makine dairesinde bulunan kinistin kimyasal bidonları için ‘foundation’ yapılarak bidonlar emniyete alındı.

⇒ Kimyasal gözlük ve eldiven yerleştirildi.

⇒ Mevcut kimyasalların MSDS’ leri asıldı.

BAD PRACTICE

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Panyol Saçlarına Menteşe ve Açma/Kapma Mandalı

Med Arctic

Makine dairesinde sintine katının altında sürekli çalıştırılan valflerin bulunduğu panyol saçlarının bazılarının hiç menteşesinin bulunmadığı ve bazılarında ise olanların kopmuş olduğu görüldü. Bu sebeple bazı zamanlarda valfe kumanda edilmek için açılan panyol saçının yerine düzgün koyulmayarak düşme ve yaralanmalara sebep olabileceği tesipt edildi. Bu tür sıkça açılan panyol saçlarına menteşe ve açma kapama mandalı montajı yapıldı.

BAD PRACTICE

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

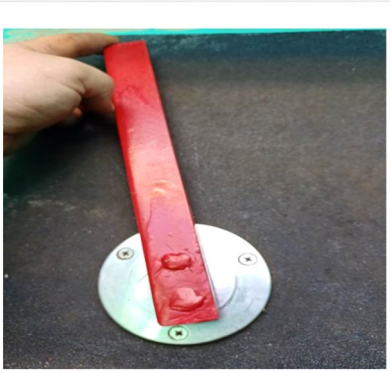
Filika Acil Durum Dümene Erişimi Sağlayan Kapağa Anahtar

Black Star

Gemimizde filika içerisinde bulunan acil durum dümen kolunu yerleştirmek için kullanılan metal kapağı açmak için herhangi bir ‘handle’ ya da anahtar bulunmamaktaydı.

Acil durum dümene erişimi sağlayan metal kapağı açmak için anahtar imal edilmiştir.

BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Miyar Güvertede Bulunan Radyasyon Etkisi

Med Serhat

Miyar güvertede bulunan Sailor Net TT 7009C anteninin 30 m² çapında radyasyon etkisi mevcuttur. Bu alan miyar güvertenin büyük bir bölümünü kapsamaktadır.

Miyar güverteye çıkış merdiveninin başlangıç noktasına koyulan uyarı tabelası ile personelin bölgeye müsade almadan çıkması engellenmiştir.

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

N2 Line

Med Serhat

Güvertede nulunan ‘N2 Line’ üzerindeki ‘pressure Transmitter’ ler deniz suyu, yağmur, güneş vb. olumsuz hava koşullarıyla karşılaşmakta ve bu sebeple deforme olmaktaydı. Kablo makoronları yenilenerek transmitter üzerine portatif ’foundation’ yapıldı. Böylece olumsuz koşullardan etkilenme olasılığı azaltıldı.

BAD PRACTICE

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Deniz Suyu Filtrelerinin İçerisine Tutya Montajı

Med Serhat

Uzun periyotlarda deniz suyu devreleri korozyana maruz kalarak delinebilmekte veya su geçişi kısıtlanabilmektedir. Bu durumun önüne geçmeye yardımcı olmak ve katodik oluşumunu önlemek için deniz suyu filtrelerinin içerisine tutya montajı yapıldı.

BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Baca Bölgesine Uyarı Tabelası Asılması

Med Serhat

Baca bölgesinde bulunan ana makine, kazanlar ve jeneratör bacalarından salınan karbonmonoksit gazı boğucu bir etkiye sahip olduğu gibi egzoz gazında bulunan azotoksit gazı ***akciğerlerde kalıcı hasara*** yol açarak ***akciğer kanserine***, hatta ***ölümlere varan*** sonuçlar ortaya çıkarabilmektedir.

Ayrıca egzoz gazının solunmasıyla aşağıdaki fotoğrafta belirtilen etkiler de görülebilmektedir.

Personelin baca bölgesine çıkarak salınan egzoz gazına maruz kalmaması için baca bölgesine çıkan merdiven giriş noktasına uyarı tabelası asılmıştır.

BEST PRACTICE

'LESSONS LEARNT' UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Obstruction in front of Foam Hose Box at Manifold Area *Med Arctic*

Olay: Olası güverte kargo yangınlarında kullanılan 'fixed foam extinguisher' sisteminin manifold bölgesinde bulunan hortum dolabının önüne, hortuma ulaşmayı engelleyen ve bloklayan bir konteyner konulmuştur.

Kök Nedenler:

- Lack of focus and attention / Odak ve dikkat dağınıklığı

- Unintetional human error / Kasıtsız insan hatası

- Lack of situational awerness / Durumsal farkındalılık eksikliği

- Improper placement / Uygun olmayan yerleştirme

Alınacak Dersler:

Yangın ve emniyet ekipmanlarının her zaman kullanıma hazır olmasının ve bu ekipmanlara erişimin kolay olmasının ne kadar önemli bir kural olduğunu biliyoruz. Bu ekipmanlara bağlı çalışan yardımcı ekipmanlar da bir o kadar kullanıma hazır ve erişimi kolay olmak zorundadır.

- Foam hortum kutusunu engelleyen kutu yerinden kaldırılacak.

- Bütün emniyet ve yangınla mücadele ekipmanlarına erişim kolay olacak.

- Tüm personel emniyet ve yangın söndürme ekipmanlarının kullanımı ve saklanması hakkında eğitilmelidir.

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler:

1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 dönemi için, Paris MoU ve Tokyo MoU'daki ABS gemilerinde PSC tutuklama gerekçeleri için en fazla yazılan kategoriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Paris MoU, Tokyo MoU ve USCG için 290 gemi gözaltına alındı.

5-Digit Detention Code	Grounds for Detentions on ABS Vessels
15199	ISM
11104	Rescue boats
14108	15 PPM alarm arrangements
01201	Certificates for master and officers
07115	Fire dampers
14104	Oil filtering equipment
07109	Fixed fire extinguishing installation
04113	Water level indicator
15106	Shipboard operations
13104	Bilge pumping arrangements
10111	Charts
13101	Propulsion main engine
07113	Fire pumps and its pipes
11113	Launching arrangements for rescue boats
04121	Crew familiarization with emergency systems
14110	Abandon ship drills
14402	Sewage treatment plant
04102	Voyage or passage plan
03112	Scuppers, inlets and discharges
01139	Maritime Labor Certificate
10116	Nautical publications
10112	Electronic charts (ECDIS)

Navigation lights on mast found detached

Emergency bilge suction overboard pipe – stuck valve

Emergency bilge suction overboard pipe – after maintenance

Accommodation lights found with naked wires and detached

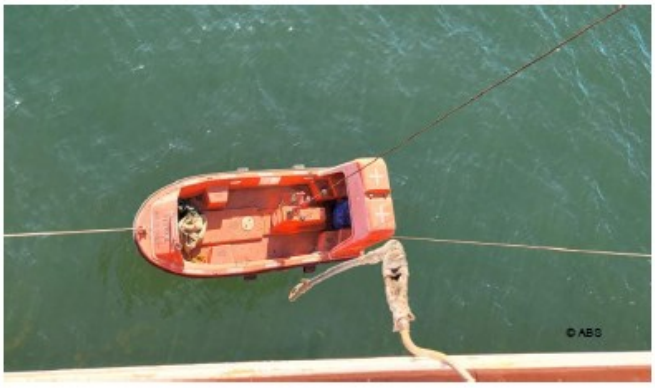
PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler:

Magnetic compass with air bulb and light not working

Barrel blocking ventilator closure



Rescue boat launching after repairs to davit control box

Sewage treatment plant not operational

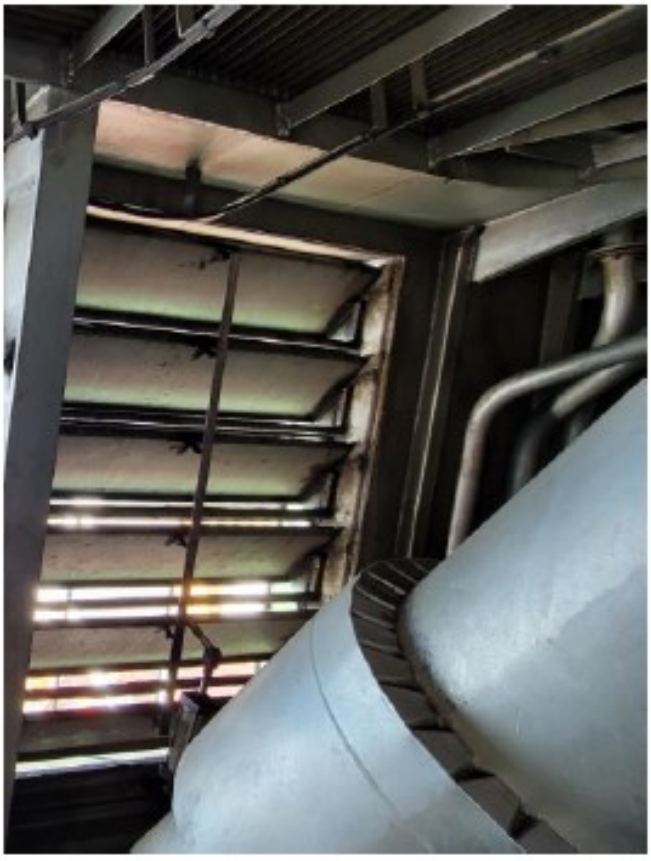
Fuel oil tank air pipe before cleaning due to overflow

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler:

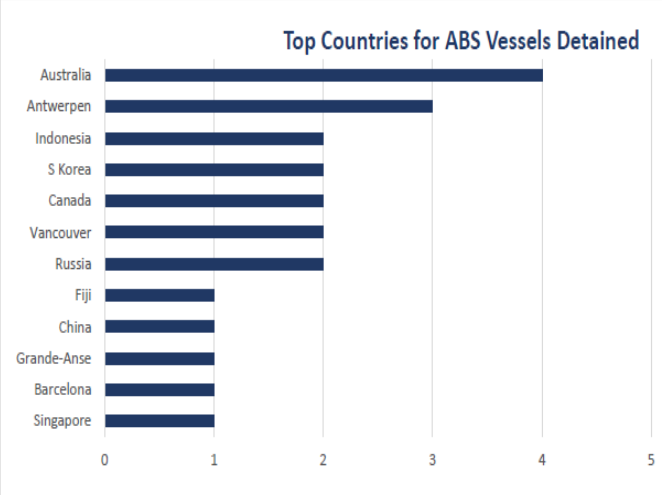
Fuel oil tank air pipe after cleaning



Fire damper not fully closing – before

Fire damper not fully closing - after

Gemilerin En Çok Tutuklandığı Ülkeler:



PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

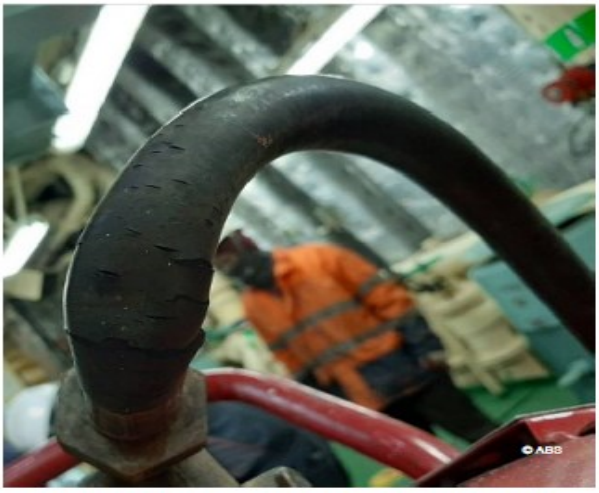
En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:

5-Digit Deficiency Code	Top Categories for Deficiency
13102	Auxiliary engine
13101	Propulsion main engine
13199	Other (machinery)
13108	Operation of machinery
02105	Steering gear
10127	Voyage or passage plan
07199	Other (fire safety)
15150	ISM
07110	Fire fighting equipment and appliances
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
02106	Hull damage impairing seaworthiness
14503	Garbage management plan
11101	Lifeboats
04114	Emergency source of power - emergency generator
10109	Lights, shapes, sound signals
10103	Radar

Fire alarm fault

Fire alarm fault

Portable extinguisher flexible hose cracked - after



Portable extinguisher flexible hose cracked - before.

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:

Funnel fire damper - rubber sealing for flap partly missing

Immersion suits - glued parts detached

ME Cylinder injector found with broken hex bolt

Immersion suits replaced with new ones

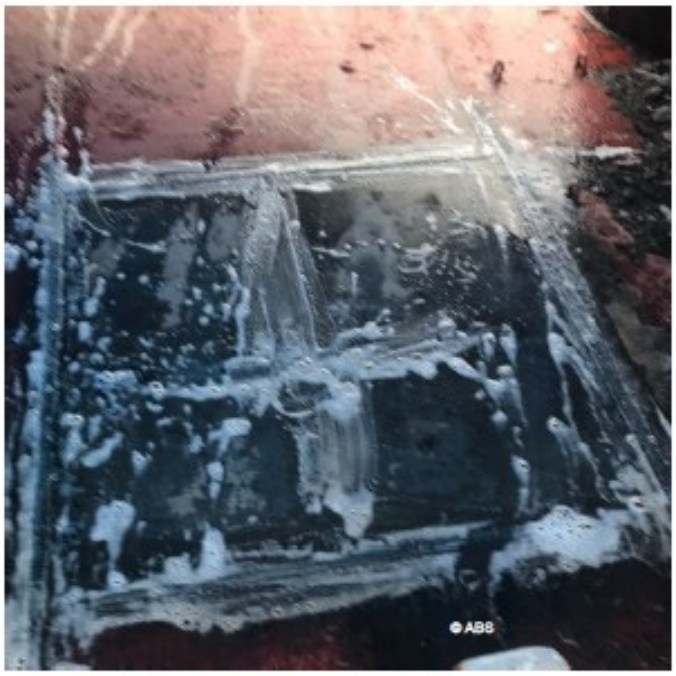
Main engine remote propulsion control (servo motor) malfunctioned

Water ingress fault alarm

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:



Main deck after temporary insert repair

Leaking fuel oil pump

Emergency generator coupling worn

Overheating due to high temperature of main lubrication oil caused by strainers/filters in sea water cooling line blocked with ice - before

Main lubrication oil cooler with strainer free from ice - after

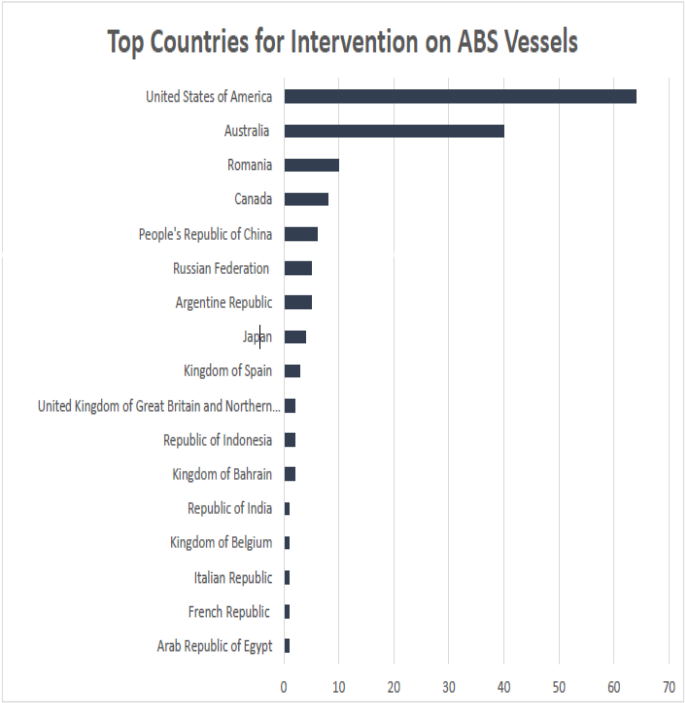
PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:

Damage to the main deck under a fairlead roller in way of anchor windlass

Gemilere en fazla müdehalede bulunan ülkeler:



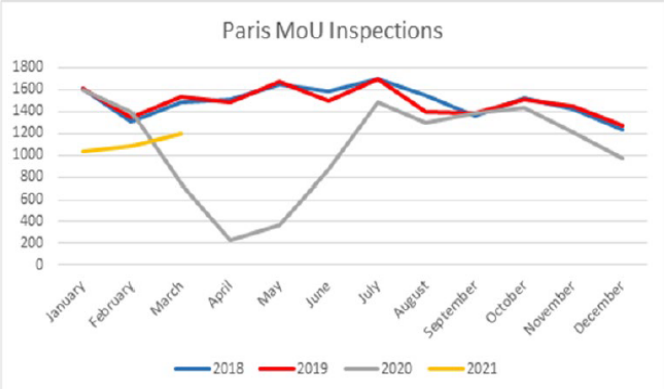
Covid-19'un PSC üzerine etkisi:

Paris MoU:

Paris MoU denetim sayısı, 2018 ve 2019 yıllarına kıyasla 1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 döneminde azaldı. COVID-19 kısıtlamalarının yeniden yürürlüğe girmesi düşmesine katkıda bulunmuş olabilir.

Paris MoU, 1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 dönemi için 124 tutuklama gerçekleştirdi.

Paris MoU, 17 Aralık 2020'de Liman Devleti Kontrol Otoriteleri için COVID-19 ile ilgili Geçici Rehberlik (Rev.5) sağladı.



Tokyo MoU:

1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 döneminde Tokyo MoU PSC faaliyeti, 2018 ve 2019 seviyelerinin oldukça altında kalmaya devam etti. Çin, bu dönemde son derece düşük bir faaliyet düzeyine sahip olmaya devam etti. Yerel yönetimler tarafından oluşturulan COVID-19 hafifletici önlemleri düşüşe katkıda bulunmuş olabilir.

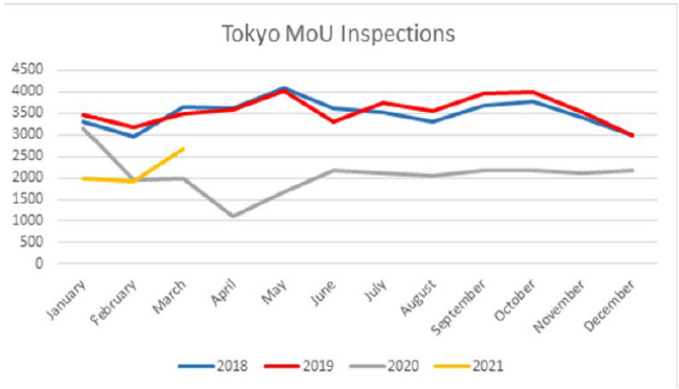
Tokyo MoU, 1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 dönemi için 152 tutuklama yaptı.

Tokyo MoU, 1 Mart 2021'de Liman Devlet Makamlarının zor durumlara karşı uyumlu olarak uygulamalarını kolaylaştırmak için COVD-19 koşullarına ilişkin geçici kılavuzu

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

kabul etti ve 9 Mart 2021'de uzaktan PSC denetimine ilişkin kılavuzu yayımladı.



USCG:

COVID-19'a yanıt olarak USCG, 26 Mart 2020 tarihli MSIB Numarası: 09-20 olan bildiriyi yayınladı. Daha fazla güncelleme yapılmadı.

USCG, 1 Ocak 2021 - 31 Mart 2021 dönemi için 14 tutuklama yaptı.

2021'in 1. Çeyreğinde Dünya Çapında USCG Tutuklama Nedenleri için Kategoriler:

Deficiency Code	Category
15109	Maintenance of the ship and equipment
15101	Safety and environment policy
06199	Other (cargo)
07120	Means of escape
13199	Other (machinery)
03108	Ventilators, air pipes, casings
02118	Decks - cracking
03110	Manholes/flush scuttles
11120	Operational readiness of lifesaving appliances
04114	Emergency source of power - emergency generator
14109	Oil/water interface detector
04117	Functionality of safety systems
03104	Cargo and other hatchways
02105	Steering gear
11119	Immersion suits
07101	Fire prevention structural integrity
13101	Propulsion main engine
07108	Ready availability of fire fighting equipment
14104	Oil filtering equipment
07109	Fixed fire extinguishing installation
14119	Oil and oily mixtures from machinery spaces
07110	Firefighting equipment and appliances
15108	Reports of non-conformances, accidents and hazardous occurrences
02101	Closing devices/watertight doors
10103	Radar
07110	Voyage or passage plan

Ocak 2021 Yeni Düzenlemeler:

a. MSC.460(101) - SOLAS VII IBC Code

IBC Koda tabi yüklerin taşıma gereksinimlerine ilişkin kriterlerin yer aldığı Bölüm 21'in revize edilmesinin bir sonucu olarak, IBC Kodun 17. Bölümünde yer alan yüklerin taşıma gereksinimleri için kapsamlı bir revizyon hazırlandı. Ek olarak, artık belirli yüklerin MARPOL Ek II kapsamında ön yıkama prosedürlerinden geçmesi gerekmektedir. Bölüm 15, hidrojen sülfür oluşumuna eğilimli dökme sıvıları taşıyan gemilerde hidrojen sülfür algılama ekipmanının sağlanmasını gerektirecek şekilde revizyonlar yapıldı. BCH Kod için de benzer değişiklikler onaylandı.

b. MSC.461(101) - SOLAS XI-1/2 ESP Code

2011 ESP Kodunda yapılan kapsamlı değişiklikler metnin tam bir revizyonuna neden oldu. Çok sayıda editoryal değişiklik yapıldı ve aşağıda yapılan önemli değişiklikler bulunmaktadır:

1) 2011 ESP Kodunun gerekli sörveyleri gerçekleştirmek için aynı anda gemide en az iki özel sörveyör bulunmasını gerektirdiği durumlarda sorumlulukları ve çalışma düzenlemelerini netleştirmek;

2) IMO standartları, GBS, rejim (örneğin, alınacak kalınlık ölçümlerinin sayısı ve yeri, korozyon ve yapının yenilenmesi için kabul kriterleri ve boyuna mukavemet değerlendirmesi) ile tutarlılık sağlamak;

3) geminin bir tarafındaki tanklarda yakından sörveye tabi olan belirli unsurları açıklığa kavuşturmak; ve

4) yakından sörvey için hidrolik kollu araçların veya hava asansörlerinin kullanımına ilişkin koşulların belirlenmesi.

PSC QUARTERLY REPORT

1st QUARTER 2021

Ocak 2021 Yeni Düzenlemeler:

c. MSC.462(101) - SOLAS VI/ 1 IMSBC Code

IMSBC Kodundaki değişiklikler, Kodun birleştirilmiş bir versiyonunda sağlanmıştır. Revizyonlar, doğası gereği editoryaldir. İdareler, 1 Ocak 2020'den itibaren gönüllülük esasına göre değişikliklerin erken olarak uygulanmasına izin verebilir.

d. MSC.463(101) – SOLAS VII BCH Code

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca 'persistent floating' yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315 (74) sayılı karara atıfta bulunarak).

e. MEPC.315(74) - MARPOL II/ 13 Cargo residues and tank washings of persistent floating products

'Persistent floating' olarak tanımlanan ürünleri taşıyan tanklardan tank yıkama sularının boşaltılması, MARPOL II'de yapılan değişikliklerle düzenlenir. Değişiklikler belirli coğrafi alanlar için geçerlidir ve tank yıkama sularının tahliye limanındaki bir kabul tesisine verilmesini sağlayan bir ön yıkama prosedürü gerektirecektir. IBC Kodu ve BCH Kodunda ilgili değişiklikler yapılmıştır.

f. MEPC.319(74) - MARPOL II BCH Code H2S Detection, Prewash Requirements

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca 'persistent floating' yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315 (74) sayılı karara atıfta bulunarak).

g. MEPC.318(74) - MARPOL II IBC Code H2S Detection, Prewash Requirements

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca 'persistent floating' yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315(74) sayılı karara atıfta bulunarak). IBC Kod'da yer alan tanımlara ve ayrıca Bölüm 17, 18 ve 19'da yer alan özel kargo taşıma gereksinimlerine ilişkin çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

h. MSC.434(98) - SOLAS IV GMDSS Performance Standards

GMDSS'nin bir parçasını oluşturan gemi yer istasyonu, 1 Ocak 2021'de veya sonrasında tanınan bir mobil uydu hizmetinde çalışmak üzere tasarlanmışsa, A.1001(25)'in ilgili gerekliliklerine ve MSC.434(98) performans standartlarına uygun olmalıdır.

i. MSC.428(98) - SOLAS IX Cyber Security

Siber risk yönetiminin uygulanmasına ilişkin tavsiyeler, gemi işletimindeki güvenli operasyonel uygulamaların, riskleri belirlemesi ve ISM kapsamında gemiler, personel ve çevre için uygun önlemleri oluşturması gerektiğini dikkate alır. Onaylı emniyet yönetim sistemi, siber risk yönetimini dikkate almalı ve emniyet yönetim sistemlerinde konu ele alınmalıdır.

Referans: ABS Port State Control Quarterly Report

DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI

BATARYA SORUNLARINDAN KAYNAKLANAN SEE-ME PFD IŞIK ARIZALARI

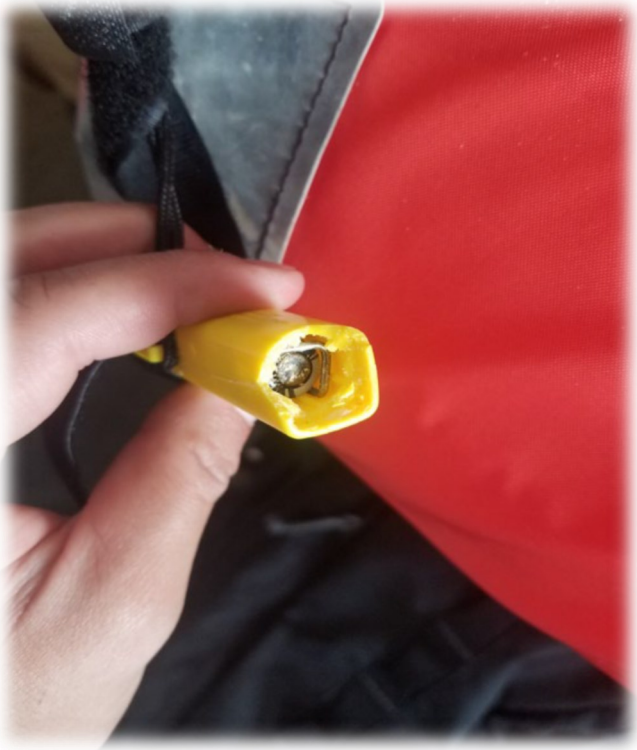
Ekim 2020'de Los Angeles/Long Beach Sektörü, uyumlu olmayan on bir SEE-ME 1.0 LED PFD ışığı (161.012/92/0) tespit etti. Işıkların alt kısımları eksik, çatlak veya şişkindi. Işıklar, AOB Outdoor Products & Accessories, Inc. tarafından üretilmiştir ve Model 51150 veya strobe Model 51152 olarak etiketlenebilir. Bu modellerde, müşteri tarafından sağlanan iki adet AAA alkalin veya lityum pil kullanılır.

Nedensel analiz yapıldığında aşağıdaki bulgular belirlenmiştir:

Pilin ucundaki yalıtım contaları kırılarak potasyum hidroksitin kaçmasına ve hava ile reaksiyona girerek cihazda potasyum karbonatın oluşmasına neden oldu. Sızıntılar, etkilenen pillerdeki dahili bir kimyasal reaksiyon nedeniyle depolanan şarjın azalmasına veya pilin kendi kendine deşarj olması nedeniyle, pillerin üreticinin tavsiye ettiği depolama ömrünü ve/veya depolama koşullarını aştığı görülmüştür. Bu modellerle ilgili başka hiçbir arıza bildirilmemiştir.

AOB, alkalin pillerden çok daha fazla sızdırmaz olan, aşırı sıcaklık koşullarında (-40°F ila 140°F) alkalinden daha iyi performans gösteren ve alkalin pillerden daha uzun raf ömrüne sahip Energizer Ultimate Lithium™ pillerin kullanılmasını önerir. See-Me 1.0 PFD Işıkları saklamadan önce, çeşitli kimyasal tepkimeler nedeniyle depolamada bozulmayı önlemek için, kullanıcılar bitmiş pilleri çıkarmalı ve yeni pillerle değiştirmelidir.

USCG, herhangi bir PFD ışığı kullanıcısının, ışıkları aşırı sıcaklıklara veya tuzlu suya maruz kalmayacakları bir yerde saklamasını ve ekipmanın optimum ömrü için üreticinin önerdiği pillerin kullanılmasını önerir.



Referans: USCG Safety Alert 01/2021

DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI

ACİL DURUM SU TAHLİYE EKİPMANLARININ HAZIRLIĞI VE TESTLERİ

Acil durum su tahliye ekipmanı, ister sabit ister taşınabilir olsun, kullanımını gerektirebilecek acil durumlarda personelin güvenli çalışmasını, hayatta kalmasını ve güvenliğini sağlamak için gemilere yerleştirilen temel gemi ekipmanıdır. Acil durum su tahliye ekipmanının kullanılmasını gerektiren bir durum olduğunda, bu ekipmanın hazır ve tam olarak çalışır durumda olması zorunludur. Bu, bir felaket olayını önlemek için ekipmanın en kısa sürede kullanıma hazırlanmasını gerektirir.

US Sahil Güvenlik yakın zamanda, denetlenen gemiler arasında, tasarlandığı gibi çalışmayan sabit ve taşınabilir acil durum su tahliye ekipmanlarıyla ilgili olarak artan bir arıza oranı fark etti. En önemlisi, sabit acil su tahliye sisteminin 'loss of prime' nedeniyle çalışmadığının tespit edilmesiydi. Su tahliye ekipmanının uygun şekilde test edilmesi, pompanın fiziksel olarak emme yapabilme yeteneğine sahip olduğundan ve yeterli bir tahliye akımı üretebildiğinden emin olmayı içermelidir.

Denizciler, gemi operatörleri ve üçüncü taraf kuruluşlara (TPO'lar), acil durum su tahliye ekipmanının 46 Federal Düzenlemeler Kodu (CFR) 143.25(a) uyarınca Alt Bölüm "M"de temel bir sistem olarak tanımlandığı hatırlatılır. Temel sistemler düzenli olarak test edilmeli ve incelenmelidir. Bu testler ve incelemeler, sistemlerin tasarlandığı gibi çalıştığını ve bu testler için kullanılan prosedürlerin üreticinin talimatlarına veya gemi için geçerli olan Güvenli Yönetim Sistemine uygun olduğunu doğrulamalıdır. Acil durum su tahliye ekipmanı 46 CFR Tablo 143.245(b)'de gösterildiği gibi en az üç ayda bir test edilmelidir.

Sahil Güvenlik, gemi sahiplerinin, operatörlerin ve TPO'ların, mürettebatın acil durum su tahliye ekipmanının nasıl kullanılacağını anlamasını ve acil bir durumda çalışmasını sağlamak için aşağıdaki eylemleri gerçekleştirmesini şiddetle tavsiye eder:

- Uygun işlevselliği doğrulamak için uygun aralıklarla operasyonel testlerin yapıldığından emin olun.

- Su tahliye sisteminin emiş yapabildiğinden ve yeterli deşarja sahip olduğundan emin olun.

- Sistemin tüm çek valfleri içerecek şekilde sağlam olduğundan ve tasarlandığı gibi çalıştığından emin olun.

- Tüm mürettebat üyelerini, ister sabit ister taşınabilir olsun, acil durum su tahliye ekipmanının doğru çalışması konusunda bilgilendirin.

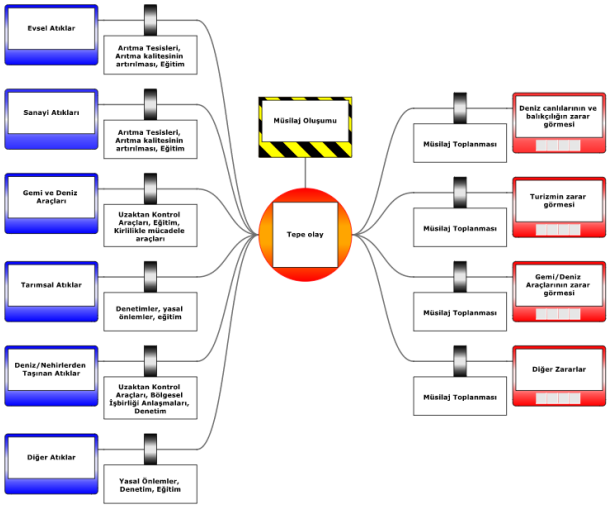
- Operasyonel testleri gerektiği gibi yürüttüklerinden emin olmak için TPO'larla iletişim kurun.

- Acil durum su tahliye ekipmanının test edilmesi ve bakımına ilişkin politika ve prosedürleri geminin güvenli yönetim sistemine dahil edin.

Referans: USCG Safety Alert 02/2021

ÇEVRE

MÜSİLAJ



Müsilaj ve deniz kirliliğinin oluşumuna neden olan kirlilik türleri şu şekilde sınıflandırılabilir:

Evsel atıklar kaynaklı kirlilik

Evlerde kullanılan lavabo vb. atıkların kanalizasyon sistemleriyle arıtma tesislerinde arıtılarak, kısmen arıtılarak veya arıtılmadan doğrudan denizle veya denizle bağlantılı akarsularla denize karışması nedeniyle oluşan kirlilik türüdür. Evsel katı atıkların ve bunların sularının doğrudan sulara karışması da başka bir evsel kirlilik türüdür. Bu tür kirliliğin önüne geçmek için yapılması gerekenler, evsel atıkların arıtılmadan denize karışmasını engellemek, arıtma sistemlerinin geri dönüşümünü ve arıtma kalitesini artıracak denetim sistemleri, eğitimler ve teknolojik çözümler üretmektir.

Sanayi atıkları kaynaklı kirlilik

Marmara Denizi'nin etrafında sanayi tesisleri yoğun bir şekilde bulunmaktadır. Bu tesislerde yapılan üretim faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan endüstriyel atıklar, soğutma suları ve kimyasal atıklar arıtılmadan doğrudan/kısmen arıtılarak/ arıtılarak denize ulaşabilmektedir. Bu atıklar, içerdikleri ağır metaller, kimyasal maddeler vb. nedeniyle, evsel atıkların arıtılabildikleri arıtma tesislerinde yeterince arıtılamamaktadır. Bu atıkların etkilerini azaltmak için, arıtılmadan denize karışmasını engellemek, arıtma sistemlerinin geri dönüşümünü ve arıtma kalitesini artıracak denetim sistemleri geliştirmek, eğitimler ve ileri teknolojik çözümler üretmek gerekmektedir.

Tarımsal atıklar

Tarımsal faaliyetlerde kullanılan kimyasal gübreler, ilaçlama faaliyetleri ve sulama esnasında kirliliğin denize ulaşması denizde kirliliğe neden olmaktadır. Tarımda kimyasal gübrelerin yerine organik gübrelerin geliştirilmesi, zararlı canlılarla mücadelenin kimyasal/zehirli maddeler yerine doğadaki döngüyü bozmayacak şekilde yapılması, vahşi sulama yerine damlama sulama vb. yeni teknolojilere geçilmesi gerekmektedir.

Gemi ve deniz araçları kaynaklı atıklar

Gemi kazaları ve bazı gemi operasyonları, deniz kirliliğine neden olabilmektedir. Çatma, çatışma, karaya oturma, yangın, yakıt alımında meydana sızıntılar vb. kazalar neticesinde büyük petrol ve kimyasal kirlilikler oluşabilmekte ve denizlere ve deniz canlılarına büyük zararlar verebilmektedir. Ayrıca, gemi tanklarının yıkanmasıyla petrol/kimyasal içeren pis suların ve sintinelerin yasal olmayan yollarla denize boşalması gibi operasyonel işlemler de kirliliğe neden olmaktadır. Denizlerdeki gemi kaynaklı petrol kirliliğine gemi kazalarının etkisi oran olarak günlük faaliyetlerden daha az olmasına rağmen, kazalarda kısa süre içinde çok büyük miktarlarda petrolün denize dökülmesi denizin tolere edebileceğinden çok daha fazla kirliliğin

ÇEVRE

oluşmasına neden olmaktadır. Deniz yüzeyine yayılabilen bu tip kirlilikler, özellikle akıntının da olduğu yerlerde hızlıca yayılmakta ve deniz yaşamını tehdit edebilmektedir. Liman ve terminallerde yapılan yükleme, boşaltma, yakıt alımı gibi operasyonlarda da kirlilik oluşabilmektedir. Bu tarz kirliliklerin önlenebilmesi için kirliliklerin uzaktan tespit edilebildiği görüntüleme sistemleri ve uydudan tespit sistemleri kurulup kirliliğin hızlıca tespit edilip yayılması engellenmelidir. Kirliliğe neden olan teknelere cezai yaptırımlar uygulanarak caydırıcılık artırılabilir.

Diğer denizlerden taşınan atık ve kirlilikler

Denizler ve nehirler birbiriylebağlantılı olduğundan, yüzey ve dip akıntılarıyla kirlilikler ve mikroplastikler Marmara Denizi'ne taşınmaktadır. Buna benzer kirlilikler uzaktan kontrol ve tespit sistemleriyle tespit edilebilir. Bölgesel anlaşmalarla bu kirlilikleri azaltmak mümkündür.

Diğer Atıklar

Yukarıdaki maddelerde değinilmemiş olan hava kirliliğine bağlı deniz kirlilikleri, denizlerin doğrudan atıklarla kirletilmesi, toz, polen vb. şekilde denizlerin kirlenmesi de mümkündür. Bu tarz kirliliklerin önlenmesi için uzaktan tespit sistemleri ve eğitim gerekmektedir.

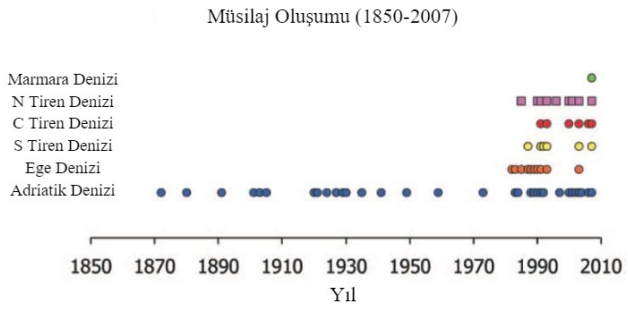
Dünyanın pek çok farklı bölgesinde kaydedilen müsilaj vakalarına örnek olarak, çok uzun yıllardan beri takip edilen ve yoğun çalışılan Akdeniz-Kuzey Adriatik Denizi müsilaj vakaları (Danovaro vd., 2009), Türkiye'deki ilk kayıt olan Ekim 2007'deki Marmara Denizi müsilajı (Tüfekci vd., 2010; Tas vd., 2020), Haziran 2017'de

MÜSİLAJ

Yunanistan-Selanik'te tespit edilen kızılgelgit ve takip eden müsilaj (Genitsaris vd., 2019) ve içinde bulunduğumuz dönemdeki 2021 Marmara Denizi müsilajı sıralanabilir. Adriyatik Denizi müsilaj vakaları ve Ege Denizi'ndeki bazı vakalar ile Marmara Denizi'ndeki ilk müsilaj vakası, oluşum bölgesi ve zamanı bağlamında ilgili tabloda da görülmektedir. Tarihi kayıtlar da içeren ve uzun süredir yoğun takip edilen Adriyatik Denizi müsilaj vakaları ile ilgili çalışmalarda, bölgede müsilaj görünme sıklığının giderek artan bir eğilimde olduğu, gözlemlenen müsilaj vakaları ile iklim değişikliği kaynaklı sıcaklık anomalileri arasında belirgin doğrudan bir ilişki olduğu kaydedilmekte ve iklim değişikliği kaynaklı sıcaklık artışlarının bölgedeki müsilaj vakalarının boyutlarını ve görülme sıklığını arttırdığı değerlendirilmektedir (Danovaro vd., 2009).

ÇEVRE

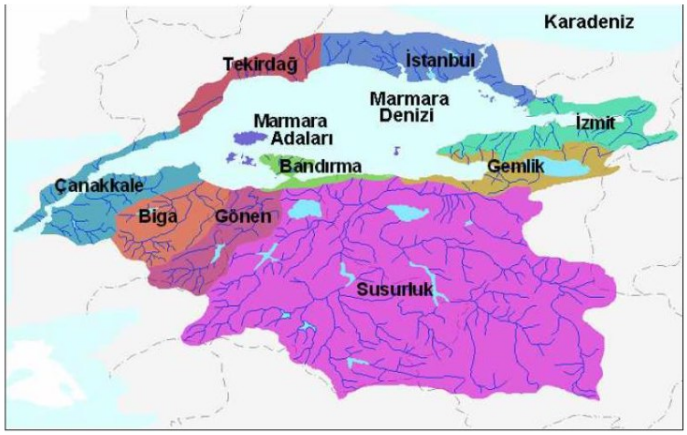
MÜSİLAJ



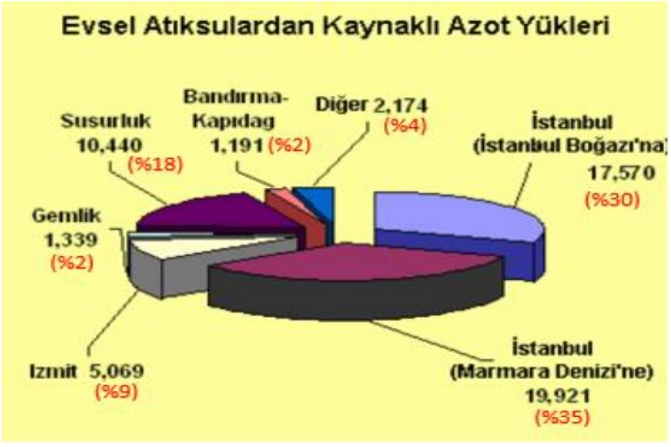
Marmara Denizi havzasındaki kirletici yüklerinin sektörel dağılımı

Marmara Denizi için Çevresel Master Plan ve Yatırım Stratejileri Projesi (MEMPIS) Bulguları

MEMPIS Projesi 2005yılında, "Marmara Havzası Çevre Mastır Planı ve Yatırım Stratejisi"nin geliştirilmesi amacıyla, Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank,EIB), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile birlikte, Hollanda menşeli Grontmij NV firması önderliğinde MEMPIS Konsorsiyumu kurulmuştur. Kısaca MEMPIS Projesi diye anılan proje, 2005-2006 yılları arasında yürütülerek sonuçları bir rapor halinde sunulmuştur (MEMPIS, 2006). Projenin çalışma alanı, Marmara Denizi'ni ve Marmara Denizi'nin etkileşim içerisinde olduğu havza ve bölgeleri kapsamaktadır. MEMPIS Projesi kapsamında bir su kalitesi modeli (Delft 3D Hidrodinamik ve Su Kalitesi Modülleri) yapılandırılmış, bu model kapsamında temel olarak, İSKİ'nin 2000-2004 dönemi için aylık verileri ile Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nin (ODTÜ) 1989-1991 dönemi için derlenmiş verileri kullanılmıştır. Model kapsamında, mevcut durum senaryosu da dahil olmak üzere toplam 7 adet kirlilik yükü azaltım senaryosu çalıştırılmıştır. MEMPIS Projesi kapsamında fitoplankton, nütrient ve çözünmüş oksijen parametreleri için Marmara Denizi'ne özgü "gösterge hedefler" belirlenmiştir. Bu noktada, kesin konsantrasyonları tanımlayan bir hedef seti yerine, hedef aralıklarının önerilmesi yoluna gidilmiştir.



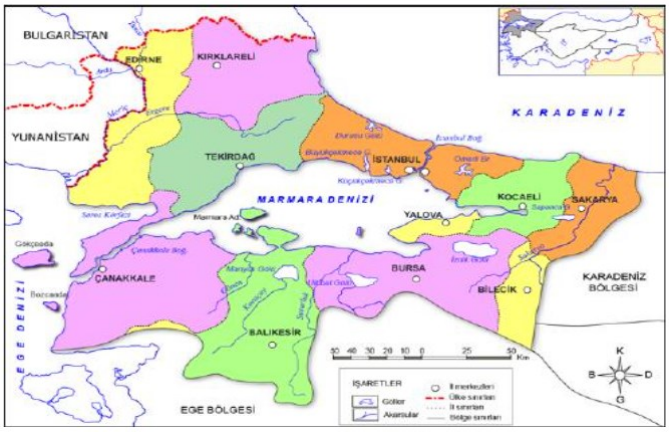
Mevcut Durum senaryosuna göre, 2005 yılı verileri ile Marmara ve Susurluk havzası kaynaklı besi maddesi (N, P) yükleri havzadaki toplam yükün ~%50'sini oluşturmaktadır. Geri kalan %50'lik yük girdisi ise Karadeniz'den kaynaklanmaktadır. Marmara Denizi alt tabaka akımlarının (özellikle İstanbul Boğazı güney girişine deşarj edilen Yenikapı ve Kadıköy atıksularının) %20-25'inin İstanbul Boğazı'nda (bilhassa Üsküdar eşiğinde) Karadeniz'den gelen üst tabakaya geçerek Marmara'ya geri döndüğü esas alınmıştır. Muhtelif belediyelerin evsel atıksulardan kaynaklı azot yüklerine katkıları (ton/yıl) (MEMPIS, 2006)



ÇEVRE

MÜSİLAJ

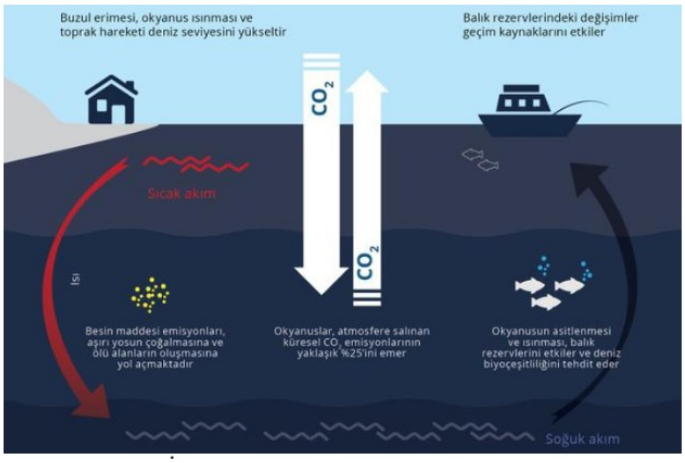
Marmara Bölgesi'nde Meriç-Ergene, Marmara, Susurluk, Kuzey Ege ve Sakarya olmak üzere 5 su koruma havzası bulunmaktadır. Sularını Marmara Denizi'ne ulaştıran iller ise;Balıkesir, Bursa, Çanakkale, İstanbul, Kocaeli, Tekirdağ ve Yalova'dır.



Yapılan deşarjların yarısından fazlasının sadece fiziksel bir arıtmayı içeren ön arıtım proseslerinden geçirilerek Marmara Denizi'ne verilmesi denizdeki kentsel kirlilik yükünün önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

Denizlerde Besin Ağındaki Değişimler

İklim değişikliği kaynaklı okyanusların ısınmasının deniz yaşamı üzerindeki etkisi güçlü olup günümüzde biyoçeşitlilik büyük bir risk altındadır. Ölçümlere göre, son on yıllarda okyanus yüzeyinin çok altındaki deniz tabakaları dahi söz konusu ısınmadan etkilenmektedir. Buna göre, optimum sıcaklık aralıklarının dışındaki canlılar yaşamsal açıdan daha hassas bir hale gelirken, yeni sıcaklık rejimine uygun diğer türler ise rekabet üstünlüğü elde eder. Bu durum besin zincirine sıçrayarak, avantajlı ve/veya dezavantajlı türlerle etkileşime giren diğer organizmalar üzerinde de yayılma etkisi gösterir. Besin zincirindeki kademesi arttıkça, yeterli besine erişemeyen canlılar bölgesel olarak yok olabilir veya hayatta kalmak için göç etmeye zorlanırlar. Sonuç olarak bu süreç, ekosistemin genel işleyişine zarar vererek besin ağını, türlerin dengesini ve biyo-çeşitliliği tümüyle etkiyebilir.



İklim değişikliği kaynaklı küresel ısınmanın, Türkiye'yi çevreleyen denizlere etkisini sadece biyo-çeşitlilikteki değişime de indirgenemez. Bozulan atmosferik ritim ile denizlerimizde daha farklı bir rüzgâr ve akıntı sistemi ortaya çıkacak, bazı limanlarımızda ulaşım aksayacak, balıkçı filolarımızın ve her türlü deniz araçlarının seyri zorlaşacak, balık çiftlikleri şiddetli dalgalara maruz kalacak, adalara ulaşım aksayacak, deniz ortamı kara alanından daha riskli bir hal alacaktır. 27 ilimizin deniz kıyısında olmasından dolayı bu illerimizdeki kıyı yapıları, balıkçılık, turizm gibi ticari faaliyetleri ciddi zarar görecektir. Ülkemizde denizler hâlâ bir protein deposuyken, iklim değişimine bağlıküresel ısınma ile ortaya çıkacak sorunların geleneksel balık avcılığına, av türlerine ve yöntemlerine ciddi etkilerinin olması beklenmektedir (TÜDAV, 2021).

Öneriler

Marmara Denizi'ne noktasal, yayılı ve hareketli kaynaklardan gelen; çok yüksek birincil üretim ve bazı özel koşullarda müsilaj oluşum süreçlerini arttıran, kirletici

yüklerinin "İyi (Kimyasal ve Ekolojik) Su Durumu'nun gerektirdiği ölçüde azaltımı ile ilgili öneriler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1)Sorunun kalıcı çözümü için disiplinler arası bilimsel temelli yaklaşım uygulanmalı ve üniversite-kamu-sanayi-özel sektör-STK işbirlikleri geliştirilmelidir.
2)Marmara Denizi'ni içine alan Marmara Havzası bir bütün olarak ele alınmalıdır. Boğazlar ve deniz bağlantıları da birarada değerlendirilmelidir.
3)Marmara Denizi ve Havzası özel korumaya ve izlenmeye alınmalıdır.
4)Konu çevre, ekonomi, sanayi, ulaşım, kalkınma, tarım, ziraat, sosyal ve beşeri hayat unsurlarıyla beraber ele alınmalıdır.
5)Mevcut Atıksu Arıtma Tesislerinde – kapasite yeterliliğinin sağlanarak deşarj standartlarına uygun kalitede deşarj suyu elde edilebilmelidir.
6)Atıksu Arıtma Tesislerine; biyokatı, biyometan, azot, fosfor ve su gerikazanımı sağlayan atıksu rafineleri gözüyle bakılmalı ve bu şekilde bilhassa N, P gerikazanımına öncelik verilmelidir. Bu kapsamda yenilikçi, az yer kaplayan ve enerji verimliliği yüksek atıksu arıtma proseslerinin uygulanmasına geçilmelidir. Gerikazanılan ürünlerin kullanımı, ilgili kurumlar arasındaki iletişim güçlendirilerek, teşvik edilmelidir.
7)Atıksu arıtma hizmetlerinde en uygun kamu-özel sektör işbirliği modelleri belirlenerek uygulanmalıdır.
8)İstanbul Boğazı üst akımı ile Marmara'ya giren Karadeniz (ağırlıklı Tuna) kaynaklı sudaki mevcut POK, inorganik azot ve fosfor tuzları seviyesinin düşürülmesi kapsamında Karadeniz havzası ülkeleri ile etkin ve sürekli iletişim/işbirliği mekanizmaları geliştirilmelidir.
9)Marmara Denizi ve Susurluk Nehri'ne atıksu deşarj eden, bütün yerleşimler ile OSB'lerde İleri Biyolojik AAT Sistemi kurulması sağlanmalıdır.
10)Atıksularını merkezi kentsel AAT havzasındaki atıksu kanal şebekesine deşarj eden OSB ve tekil sanayi tesislerinin etkin izleme ve denetimler ile öncelikli ve tehlikeli maddeleri belediye kanal şebekesine deşarj etmeleri önlenmelidir.
11)Kontamine (özellikle TOK, N değerleri yüksek) nehir ağzı ve liman tarantılarının Marmara Denizi'ndeki döküm alanlarına boşaltımının önlenmesi, bu tür atıklara ön arıtma uygulanarak kirli kısmın karada depolanması sağlanmalıdır.
12)Marmara Denizi üst tabakasında (-25 m üstü Karadeniz suyu) fitoplankton (birincil üretim organizmaları) popülasyonunu dengeleyici ekolojik şartların oluşumunun desteklenmesi; suyu süzerek beslenen üst kademe organizmaların (balık, deniz kabukluları vb.) tür ve sayıca artırılması, buna uygun balık/su ürünü avlanma politikası geliştirilmesi, Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi arasındaki balık göçü ile balık sığınma/yumurtlama alanlarının korunarak sürdürülebilirliğinin sağlanmalıdır.
13)Kıyı ve liman tesislerinin yer seçimi ve tasarımında, sediment taşınımı ve kıyı çizgisinin korunmasının yanında; dış ve iç kısımlar arasında su geçişi ve dolaşımı ile ölü bölge oluşumu durumlarının da dikkate alınması gerekmektedir.
14)İstanbul Boğazı Karadeniz girişi ile Çanakkale Boğazı Marmara çıkışı arasında, özellikle kıyı ve geçiş suları başta olmak üzere, su kolonunda aylık bazda sürekli su kalitesi izlemesi yapılarak fizikokimyasal durum ve biyoçeşitliliğin takibi yapılmalıdır.
15)Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Büyükşehir Su Kanalizasyon İdarelerinin, evsel ve endüstriyel AAT deşarjlarının izleme, denetim ve yaptırım kapasitelerinin geliştirilerek,

standartlara uygun olarak işletilmeyen tesislere caydırıcı yaptırımların uygulanması ile izleme verilerinin paylaşımı sağlanmalıdır.
16)Müsilaj atığının farklı amaçlarla kullanımve yerinde arıtma seçenekleri araştırılmalıdır.
17)İklim değişimine bağlı deniz suyu sıcaklık artışının denizel ekosistem (özellikle plankton, alg ve onlarla beslenen kabuklular/balıklar)popülasyon dinamiği etkileri Marmara/Karadeniz özelinde araştırılmalıdır.
18)AAT ve Atıksu Kanal Sistemi Taşmalarının Kontrolü, ayrık Sistem Kanal Şebekelerinin etkinleştirilmesi;
•Dere kenarıatıksu kollektörlerinin sürekliliğinin sağlanması (kamulaştırma ve ilgili hukuki süreçlerden hızla çözümü ile birlikte)
•Kentsel altyapının iklim değişimi etkilerine dirençli hale getirilmesi hususları acilen çözülmelidir.
19)Pandemi döneminde, AAT'lerin işletimi ve denetiminde yaşanan olumsuzluklar giderilmelidir.
20)Tarifelerini su ve atıksu yönetimi hizmeti gerçek maliyetinin altına düşüren SUKİ'lerin, kirleten öder prensibinin tam maliyet esası ile hayata geçirecek, düzeltici idari kararları hızla almaları gerekmektedir.
21)Özel bilgi ve profesyonel deneyim gerektiren İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesislerinin işletiminin,uzman özel sektör firmalarınca, asgari 8-10 yıllık sözleşmelere dayalı olarak işletilmeleri yaygınlaştırılmalıdır.
22)Özellikle müsilaj ve kirlenmenin izlenmesi için farklı mekânsal ve zamansal çözünürlüklerde uydu görüntüleri temin edilmelidir.
23)Aktif uydu sistemleri incelenerek çalışmalara entegre edilmesi gerekmektedir.
24)Harita Genel Müdürlüğü tarafından çekilen hava fotoğrafları ve Göktürk uydularından elde edilen görüntüler de incelenerek sisteme dahil edilmelidir.
25)Özel (hassas) alanlar için insansız hava aracı (İHA) görüntüleri, LİDAR verileri ve kamera görüntüleri ayrıca temin edilmelidir.
26)Arazide yapılacak spektroradyometre GNSS (GPS vb.)ve hidrografik ölçmeler ile desteklenmelidir.
27)Değerlendirmeler hem batimetri verileri hem de yükseklik bilgileri ile entegre edilerek 3 boyutlu analizler (kesit, hacim, eğim, bakı vb.) gerçekleştirilmelidir.
28)Görüntüler üzerinden konum, uzaklık, alan, sıcaklık, hız, yön, gemi hareketliliği vb. geometrik ve tematik veriler çıkartılmalıdır.
29)Marmara Denizi ve Havzası için karar destek sistemi olarak da hizmet edecek dinamik bir Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) kurulmalıdır.
30)Sistemin paydaşları, ilgili kurumlar/ kuruluşlar ve kullanıcılar belirlenmelidir.
31)Veriler ve standartları belirlenmelidir. Veri üretim aralıkları, yapılacak analizler ve sunulacak kurumlar/kuruluşlar belirlenmelidir.
32)WEBGIS üzerinden gerekli sunum ve paylaşımlar yapılmalıdır.
33)Marmara Denizi ve etkileşimde olduğu havzalar ve dere yatakları gibi hassas alanlar hakkında zamansal olarak arazi örtüsü/ kullanımı bilgisi üretilmeli, bu alanlardaki yapılaşma ve meydana gelen değişim belirlenmeli, havzayı ilgilendirilen diğer verilerle birarada değerlendirilerek Marmara Denizi ekosistemine olan etkiler ortaya konulmalıdır.

Ref: İTÜ - MARMARA DENİZİ'NDE DENİZ SALYASI SORUNU ile İlgili Görüş ve Öneriler

SAĞLIK

Covid-19: Beş Birleşmiş Milletler Kuruluşu Denizcilerin Aşılanması için Ortak Çağrıda Bulundu

Sanayi kuruluşlarının yaptığı önemli lobi faaliyetlerinin ardından, beş BM kuruluşunun başkanları, gemi ve hava mürettebatının aşılanması konusunda ortak bir bildiri yayınladı.

İlgili kuruluşlar şunlardır:

- International Civil Aviation Organization (ICAO),

- International Labour Organization (ILO),

- International Maritime Organization (IMO),

- World Health Organization (WHO) ve

- International Organization for Migration (IOM).

Bu kuruluşlar, tüm Birleşmiş Milletler Üye Devletlerini, ulusal Covid-19 aşılama programlarında denizcilere ve uçak mürettebatına öncelik vermeye, onları mümkün olan en kısa sürede aşılama yoluyla korumaya ve sınırlar arasında güvenli hareketlerini kolaylaştırmaya davet ediyorlar.

Bu önemli bir ifadedir ve denizcilerin önemini ve onları aşılanması gerektiğini kabul etmektedir. IMO bu bildiriyi: ***4204 / Add.38 sirküleriyle*** duyurdu.

Denizcilik endüstrisi, denizcilerin Covid-19 hastalığına karşı korunmalarını sağlamak için işbirliği yapmış oldular.

Yetkililer aşılamalar için en iyi uygulama kılavuzunu geliştirmektedir:

• Denizci aşılamalarına Hükümetler tarafından pragmatik bir yaklaşım benimsenmesini sağlamak;

• Denizciler için bir aşı programı uygulamak için gerekli tüm adımları belirleyen kılavuzlar geliştirmek; ve

• Aşılar nedeniyle armatörlerin yasal yükümlülüklerinin ele alınması.

Kabul edilen ilkeler şunlardır:

1. Denizciler, BM organları tarafından "kilit işçiler" olarak kabul edilmişlerdir ve bu nedenle, ülkeler denizcileri mümkün olan en erken fırsatta aşılamalıdır;

2. Denizcilere fırsat sunulduğunda aşı olmaları teşvik edilmelidir;

3. Yalnızca Dünya Sağlık Örgütü Acil Kullanım Listesindeki aşılar kullanılmalıdır; ve

4. Aşılanmış denizcilere, aşıyı doğrulamak için kullanılabilecek standart bilgileri içeren uluslararası kabul görmüş belgeler sağlanmalıdır.

Sivil toplum kuruluşları INTERTANKO, ICS, MHA ve ITF aşılar ve aşılama süreciyle ilgili iki grup kılavuz oluşturmak için birlikte çalıştı.

Kılavuzlar aşağıda detaylandırılmıştır:

• ***Coronavirus (Covid-19) Vaccination for Seafarers and Shipping Companies: A Practical Guide – Your Questions Answered***

Bu kılavuz, bir denizcinin ve işverenlerinin / denizcilik şirketlerinin Covid-19 aşıları konusunda sahip olabileceği temel soruları ele almak için hazırlanmıştır.

• ***Coronavirus (Covid-19) Legal, Liability and Insurance Issues arising from Vaccination of Seafarers***

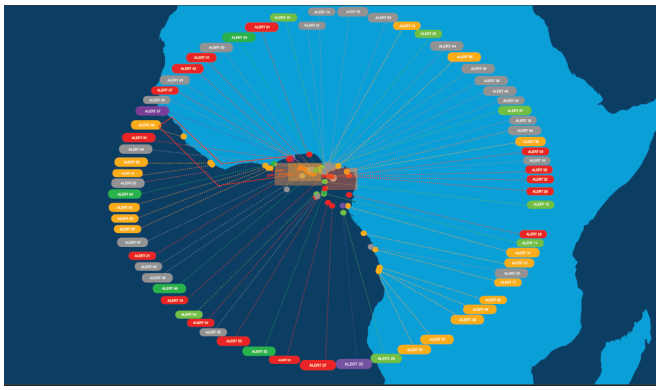
Bu kılavuz, gemi sahipleri için Covid-19 için mürettebatın aşılanmasından veya bununla bağlantılı potansiyel olarak ortaya çıkabilecek yasal, sorumluluk ve sigorta konularını ele alır.

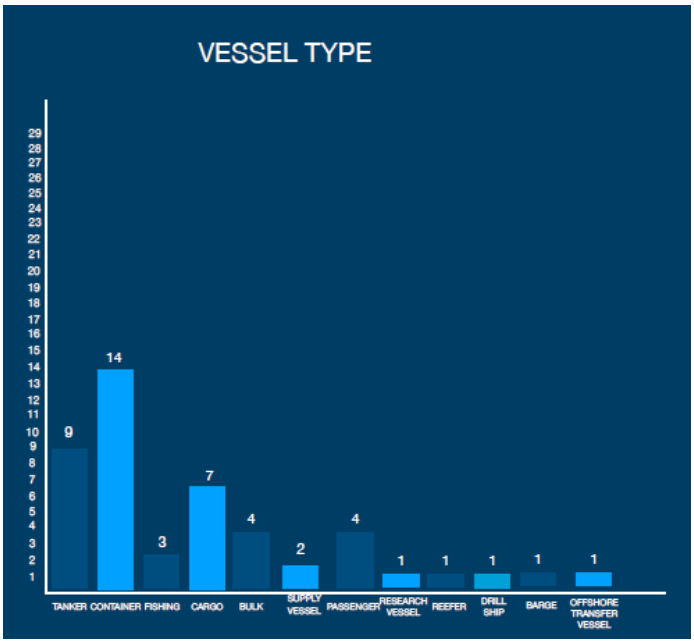
EMNİYET

BATI AFRİKA'DA 6 AY İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN OLAY RAPORLAMALARI

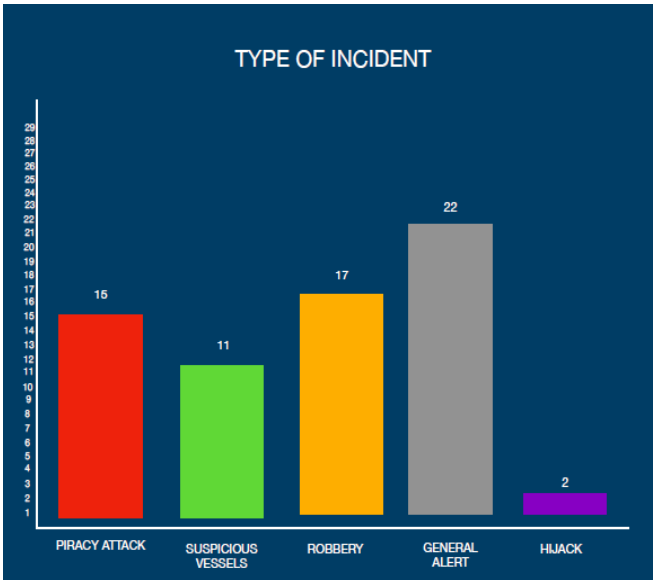
(15/12/2020 - 15/06/2021)

Batı Afrika'da 6 ay içerisinde toplam 67 olay meydana gelmiştir.





2021 yılı 1. Çeyrekte meydana gelen olayların analizi:

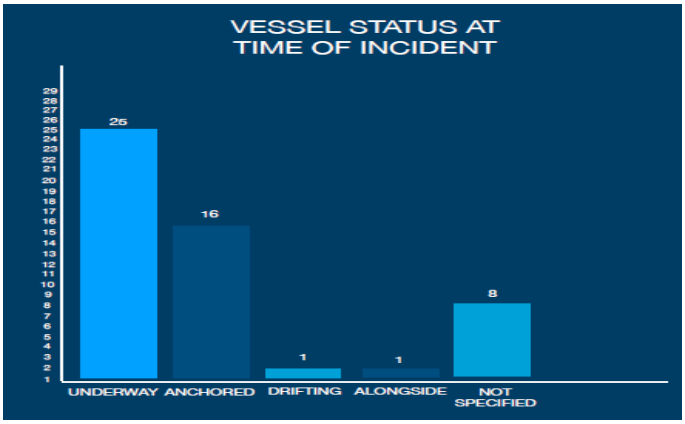


Olay Kategorileri:

⇒ Korsan saldırısı: 15
⇒ Şüpheli tekne varlığı: 11
⇒ Hırsızlık: 17
⇒ Genel uyarı: 22
⇒ Kaçırma olayı: 2

Gemi tipine göre meydana gelen olay sayısı:

⇒ Tanker: 9
⇒ Konteyner: 14
⇒ Balıkçı Teknesi: 3
⇒ Kargo Gemisi: 7
⇒ Kuru Yük Gemisi: 4
⇒ Tedarik Gemisi: 2
⇒ Yolcu Gemisi: 4
⇒ Araştırma Gemisi: 1
⇒ Soğutmalı Konteyner Gemisi: 1
⇒ Sondaj Gemisi: 1
⇒ Mavna: 1
⇒ Offshore Vessel: 1



EMNİYET

LİMANLARA GENEL BAKIŞ VE RİSK ANALİZİ

GABON

Batı Afrika kıyılarında deniz suçlarının artması, bu suları korsanlığın küresel merkezlerinden biri haline getiriyor. Batı Afrika ülkelerin mali durumları büyük ölçüde kıyı şeridine bağlıdır, ancak ulusal yasal çerçeveler denizde işlenen suçları cezalandırmada yetersiz kalmaktadır.

Denizde yakalanan şüpheli suçluların karada kolluk kuvvetlerine teslim edilmesine ilişkin net bir sistemin olmaması, genellikle sürecin Gine Körfezi sularında sekteye uğramasına neden olmaktadır. Bu bölgede çok az sayıda şüpheli korsan veya diğer suç olayları gerçekleşmiştir.

Ülke, kriz zamanlarında ABD'nin çevredeki bölgeye kuvvet gönderebileceği bir ortak olarak hareket ediyor. Gabon, ekonomik faaliyet göstermek için büyük ölçüde petrol gelirlerine bağımlı ancak yeni teknolojilerin başka yerlerde fırsatlar açması nedeniyle uluslararası petrol şirketlerinden yatırım çekmekte zorlanıyor.

Komşu ülkelerin çoğuyla karşılaştırıldığında, Gabon'un nispeten daha az iç güvenlik endişesi var. Bu iç istikrar, ülkenin dikkatini dışa kaydırmasına izin vererek, kendi topraklarında barışı korumasını ve ortak güvenlik operasyonlarına katkıda bulunmasını sağladı. Gabon, Amerika Birleşik Devletleri de dahil olmak üzere diğer küresel güçlerin, onu güç yansıtmak veya acil durum operasyonları yürütmek için kullanmasına izin vermektedir.

Derin su sondajı gibi yeni üretim teknolojileri gelecekte Gabon'un enerji gelirlerini artırırsa, ABD güvenlik çıkarları üzerinde olumlu bir etkisi olabilir. Bu durum Afrika'daki önemli bir güvenlik ortağının askeri kapasitesini artırarak, sonunda daha fazla bölgesel istikrar ve deniz güvenliğine yol açabilir.

Bununla birlikte, uluslararası petrol şirketleri nihayetinde dikkatlerini daha çekici yatırım ortamlarında yeni üretim fırsatlarına kaydırırsa, şu anda azalan petrol üretimi (ve ordusunu desteklemek için daha az geliri) göz önüne alındığında, Gabon'un bölgesel istikrara daha az katkıda bulunması beklenebilir. Bununla birlikte, gerçekte bu bir endişe kaynağı olmamalıdır, çünkü tarih göstermiştir ki, gelirlerin azaldığı zamanlarda bile hükümetler askeri ve güvenlik güçlerini küçültmeden önce başka yerlerde kesintiler yapma eğiliminde olmuşlardır.

Korsanlar, özellikle bölgedeki Nijeryalı korsanların varlığı nedeniyle, Gine Körfezi'nde bulunan gemileri düzenli olarak hedef alıyor. Bununla birlikte, Gabon sularındaki saldırılar nispeten nadirdir. Gine Körfezi'ndeki korsanların sıklıkla silahlı oldukları ve taleplerini elde etmek için güç kullandıkları biliniyor.

Ocak ve Haziran 2020 arasında Gabon açıklarında dört adam kaçırma olayı yaşandı. Bu durum önemli bir artışı temsil eder. 2019 yılının aynı döneminde bu lokasyonda herhangi bir olay rapor edilmemiştir.

Bölgedeki gemilere, şüpheli yaklaşımlara karşı dikkatli olmaları, bölgesel gelişmelere ilişkin gelişmeleri izlemeleri güvenlik ortamını sağlamaları ve tüm olayları en yakın yetkililere bildirmeleri tavsiye ediliyor. Korsanlar ve diğer suçlular genellikle silahlıdır; karşı karşıya kalındığında direnmemeleri öneriliyor.

KAZA ANALİZİ

M/T MED TUNCER

Belçika, Antwerp Limanı'nda Freefall içeriside meydana gelen elektrik yangını

14 Mayıs 2020

14 Mayıs 2020 saat 0815'te, Med Tuncer gemisi elektrikçisi, Belçika/Antwerp'teki Petrol Terminalinde bağlıyken, batarya testi yapmak için kapalı, serbest düşmeli cankurtaran botunun içine girdi.

Testler sırasında cankurtaran botunun içinde yangın çıktı. Yangın alarmı verildi ve ekip yangını hızla söndürdü. Yangın ve duman hasarı büyük ölçüde filikanın ve kontrol panelinin iç kısmıyla sınırlıydı. Herhangi bir yaralanma bildirilmedi.

Yangının kesin nedeni belirlenmemiş olsa da, kanıtlar akü terminallerinin yanlışlıkla seri bağlandığını ve akü seçici anahtarı çalıştırıldığında ani bir voltaj yükselmesine neden olduğunu gösteriyordu.

Şirket tarafından halihazırda alınmış olan güvenlik önlemleri dikkate alındığında, güvenlik soruşturması sonucunda herhangi bir güvenlik tavsiyesi yayımlanmamıştır.

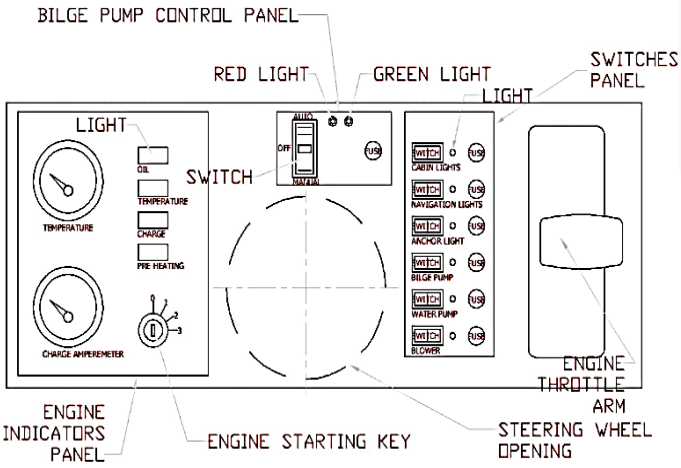
Filika

Med Tuncer, bir rampa üzerinde kıç tarafına yerleştirilmiş 5.05 m tamamen kapalı bir serbest düşüş cankurtaran botu ile donatılmıştır. BD-FFT505 tipi cankurtaran botu, Balden Denizcilik tarafından plastik takviyeli cam elyafı ve yangın geciktirici polyesterden üretilmiştir.

Can filikasında, kendi kendine yetecek kadar başlangıç stabilitesi sağlayan poliüretan köpükle doldurulmuş yüzdürme tankları vardı. Bir adet 21,7 kW'lık dört zamanlı, su soğutmalı, dizel motorla donatılmıştır. Ayrıca bir su fıskiye pompası, akaryakıt ve tatlı su tankları vardı. Akü seçici şalter, motor çalıştırma düğmesi, direksiyon simidi ve

KAZA ANALİZİ

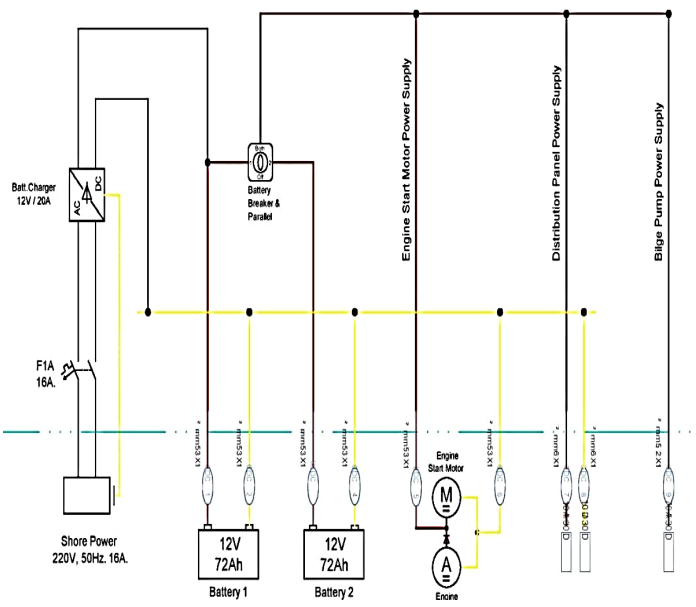
yardımcı ekipmanları çalıştıran elektrik şalterlerinin tümü can filikasının kontrol panelinde bulunuyordu. (Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi.)



Filika Bataryaları

Cankurtaran botunun elektrik sistemi 12V DC güç için tasarlanmıştır. Filikanın orta koridorunun altında yalıtılmış, fiberglas bir sandıkta sabitlenmiş iki takım 12V batarya vardır. Motoru çalıştırmak ve ışıklara güç sağlamak için kullanılan bataryalar paralel bağlanmıştı. Filikanın iki aküsü de genellikle geminin şarj sistemi aracılığıyla ya da motor çalışırken alternatör tarafından şarj ediliyordu.

Kontrol panelindeki batarya değiştirme anahtarının üç işaretli konumu var: 1, 2 ve her ikisi (Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi.) Bu durum ayrı ayrı kullanma veya her ikisini paralel olarak kullanma esnekliği sağlamaktadır. Filikanın devre şeması aşağıdaki şekilde gösterilmiştir. Elektrik devresi ve geminin akü şarj sistemine giden güç kaynağı 16A sigorta ve çift kutuplu 12V DC devre kesici ile korunmaktadır.



KAZA ANALİZİ

Filika Bakımı

Geminin SMS'inde kapsamlı filika bakım plan ve programı mevcuttur. Bu plan ve programa göre de filika bataryaları kontrol edilip geminin batarya kontrol günlüğüne kaydedilmiştir. Yangından önceki bir aylık süre boyunca 12V DC, 90 Ah akülerde düzenli haftalık testlerin yapıldığı görülmektedir. Ancak Mayıs ayına ait testlerin 12V DC 75 Ah üzerinde yapıldığı görülmektedir. Bilgiler doğrultusunda, 12V DC 90 Ah akülerin yakın zamanda değiştirildiğini göstersede bu durum geminin akü kontrol günlüğüne kaydedilmediği anlaşıldı.

Olay

Med Tuncer, Belçika'nın Antwerp limanındaki petrol tanker terminaline yanaşmıştı. Gemide 2.698 ton paraksilen vardı. Tüm kargo tankları inert kondisyondaydı.

14 Mayıs 2020 sabahı, kapalı serbest düşmeli cankurtaran botu emniyete alındı ve batarya şarj sistemi geminin güç kaynağına bağlandı. Geminin elektro-teknik zabiti, cankurtaran botunun bataryalarını kontrol etmekle görevlendirildi. Yaklaşık 08:15 LT'de akü değiştirme anahtarını 1 konumuna getirdi ve motoru çalıştırdı.

Ardından motoru kapattı ve ikinci aküyü test etmek ve motoru yeniden çalıştırmak için anahtarı 2 konumuna getirdi. Elektro-teknik zabiti, orta konumda ('her ikisi' konumu) anahtarın sıkıştığını ve yangının başladığını belirtti. Yoğun ısı ve yoğun dumana maruz kaldığını belirterek yangın alarmını çalmak için köprüüstüne koştuğunu söyledi. Görevli zabit, terminal görevlilerini arayarak durumu bildirdi.

Mürettebat üyeleri toplandı ve cankurtaran botu, taşınabilir yangını kuru kimyevi toz söndürücüler ve yangın hortumu ile kısa sürede kontrol altına alındı. Yangının söndürülmesi ve mahalin soğutulmasının ardından tekrar alev almaması için kontrol paneline giden akü kablosu elektro-teknik zabiti tarafından kesildi. Yaklaşık 08:45 LT'de, iki portatif CO2 yangın söndürücü filika içerisine sıkıldı ve cankurtaran botunun giriş kaportası kapatıldı.

Yangın kontrol altına alınarak yaklaşık 12 dakikada söndürüldü. Herhangi bir yaralanma durumu bildirilmedi.

Meydana Gelen Hasarlar

Sıcaklığın, yangının ve dumanın yoğunluğu cankurtaran botunun iç kısmında hasara neden oldu. Kumanda panosu, elektrik kabloları, sintine seviyesindeki hidrolik pompa, akü muhafazası ve borular farklı derecelerde hasar gördü. Dümenci koltuğunun içi boşalmış ve mürettebat koltuk minderlerinden birkaçı erimiş veya dumandan etkilenmişti.

KAZA ANALİZİ

Çevre Koşulları

Hava açıktı ve görüş mesafesi yaklaşık altı deniz miliydi. Rüzgar güneybatıdan esiyordu, dört knottı. Deniz sakindi ve hava sıcaklığı 18 °C idi.

ANALİZLER

Kaza sonrası değerlendirme

Kapalı cankurtaran botu karaya indirildi ve teknik uzmanların cankurtaran botunun yangından zarar gören elektrik sistemini inceleme fırsatı bulduğu Türkiye'deki üreticinin sahasına taşındı.

Her iki akü de kontrol edildi. İyi durumda ve herhangi bir elektrik hasarı bulunmadığı görüldü. İki akü terminalini birbirine bağlayan kablo uçları kopuk olduğundan yangından önce tam akü bağlantısının kurulmadığı görüldü.

Yangına Sebep Olan Etkenler

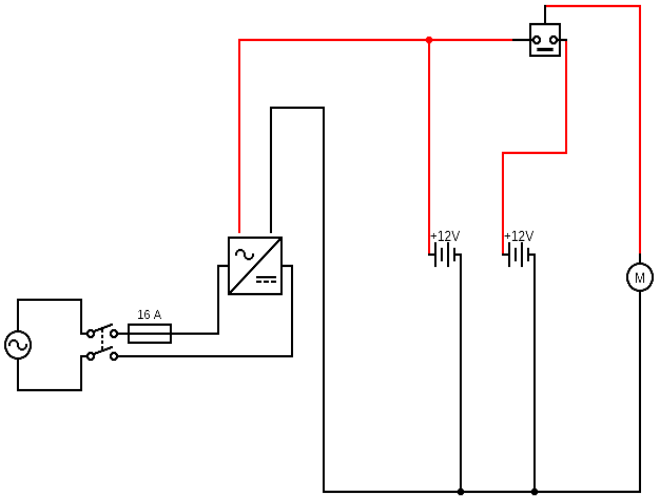
Güvenlik soruşturması, (akü testleri sırasında takılı kalan) cankurtaran şarj sistemine giden ana güç kaynağının yangına neden olup olmadığını belirleyemedi. Bununla birlikte, yanmış elektrik kablolarının kaza sonrası incelemeleri, akü terminallerinin yanlışlıkla seri bağlandığını ve akü değiştirme anahtarının her ikisi de konum 2'ye erişim için işaretlenen konuma getirilir getirilmez devre akımında ani bir artışa neden olduğunu göstermektedir. (Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi.)

Bu noktada, kablolama sistemi içinde, son derece yüksek kısa devre akımları üreten, elektrik kablosunu, yalıtımı ve ilgili bileşenleri tasarlanan derecenin ötesinde aşırı ısıtan bir kısa devre döngüsü oluştuğu tespit edildi. Bir sonraki şekillerde, sistem kablolarını sırasıyla tasarlanmış ve yeniden bağlanmış olarak gösteren iki şematik devre çizimi temsili olarak hazırlanmıştır.

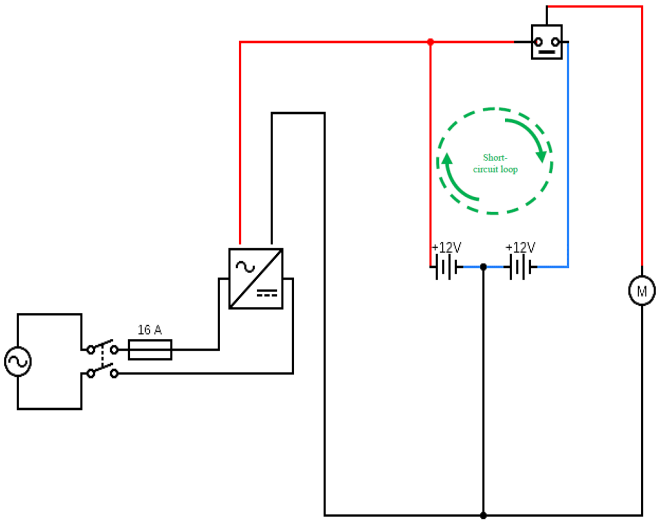
KAZA ANALİZİ

Üretilmiş olan yüksek (kısa devre) akımlar, enversör anahtarın dahili kontaktörlerini, elektro-teknik zabitinin 'kapalı' konuma geçemeyeceği bir dereceye kadar kaynaklamış olması gerekiyordu.

Devre (tasarlandığı gibi)



Kabloların olası yeniden bağlanması (mavi renkte)



Sonuçlar

1. Her ihtimalde, yangının nedeni, akülerdeki çok yüksek bir kısa devre akımıydı;

2. Kaza sonrası incelemeler, kabloların tasarlandığı gibi yeniden bağlanmamış olabileceğini ortaya çıkardı;

3. 'Her ikisi' konumundaki akü değiştirme anahtarı bir kısa devre döngüsü oluşturdu, kabloları aşırı ısıttı ve anahtarın orta konumda takılmasına neden oldu;

4. Gerçek kablolar, bağlantı kesilmeden önce işaretlenmemiştir ve bu nedenle yeniden bağlantı sırasında karıştırılmış olabilir.

Güvenlik Soruşturması Sırasında Alınan Güvenlik Önlemleri

Güvenlik soruşturması sırasında Şirket, gelecekte benzer kazaları önlemek için aşağıdaki güvenlik önlemlerini aldı:

1. Test esnasında kesinlikle en az 2 kişi olacak.

2. Öncesinde tüm kablo bağlantıları kontrol edilecek.

3. Test öncesi akü şarj besleme kablosunun mutlaka çıkarılacak.

4. Test esnasında ek CO2 yangın söndürücü tüp bulundurulacak.

5. Lazer termometre ile test esnasında akü seçici switch sürekli kontrol edilecek, ani sıcaklık yükselmesi tespit edilirse teste hemen son verilecek.

6. Akım değeri sürekli kontrol edilerek ani yükselmelerde teste hemen son verilecek.

Malta Marine Safety Investigation Report No: 12/2021

ReCAAP: Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi

ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi, Asya'daki gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun durumu hakkındaki Mayıs 2021 raporunu yayınladı.

Genel Bakış:

♦ Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi. Dört olaydan üçü gerçek, biri teşebbüs edilen bir olaydı.

♦ Korsanlık olayı bildirilmedi.

♦ Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda mürettebat kaçırıldığına dair bir rapor yok.

♦ Bununla birlikte, Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda fidye için mürettebatın kaçırılması ciddi bir endişe kaynağı olmaya devam ediyor.

♦ ReCAAP ISC, Singapur Boğazı'nda yaşanan olayların devam etmesi konusunda da endişe duyuyor.

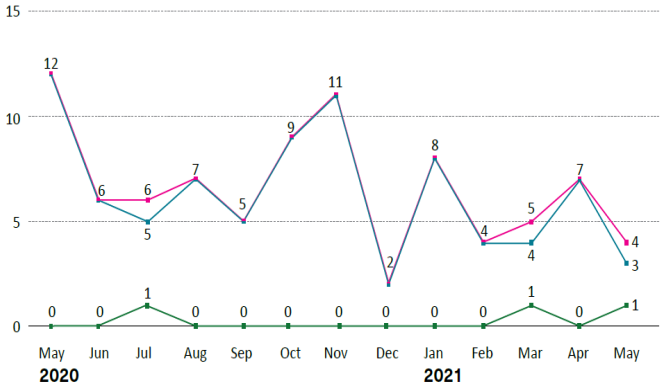
♦ Mayıs 2021'de, Singapur Boğazı'ndaki Trafik Ayırım Planının (TSS) doğuya şeridinde üç olay bildirildi.

Olay Sayısı

♦ Mayıs 2021'de gemilere karşı 4 silahlı soygun olayı bildirildi ve dört olaydan üçü gerçek, biri teşebbüs edilen bir olaydı.

♦ Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.

♦ Grafik 1, Mayıs 2020'den Mayıs 2021'e kadar her ay bildirilen olay sayısını göstermektedir.



Graph 1 – Number of incidents (May 2020 to May 2021)

Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu

Mayıs 2021'de bildirilen 4 olaydan:

♦ 3 tanesi Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan gemilerde yaşanırken,

♦ 1 tane olay Diu, Hindistan'da seyir halinde olan bir gemide meydana gelmiştir.

ReCAAP: Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Önem Düzeyi

♦ Mayıs 2021'de bildirilen 4 gerçek olaydan biri CAT 3 diğerleri CAT 4 olayıdır.

♦ Mayıs 2021'de CAT 1 ve CAT 2 olayı bildirilmedi.

♦ CAT 3 olayı, Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan bir dökme yük gemisinde meydana geldi. Dört fail gemiye çıktı ve yağcı tarafından makine dairesinde görüldüler. Faillerden biri, yağcıyı bıçakla tehdit etti, ancak ona zarar vermedi. Failler hiçbir şey çalmadan gemiden kaçtılar.

♦ Üç CAT 4 olayından;

* Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan dökme yük gemisinde bir olay meydana geldi ve diğer olay; Diu, Hindistan açıklarında bir römorkör tarafından çekilen bir gemide meydana geldi. Singapur Boğazı'nda meydana gelen olayda, makine contaları ve o-ringler çalındı. Hindistan açıklarındaki olay da ise tam olarak çalınan eşyalar bildirilmedi.

Category	Description
CAT 1	CAT 1 incidents involved large number of perpetrators; more than 9 men in four out every 10 incidents and 4-9 men in the other six incidents. The perpetrators were mostly armed with guns and knives, and the crew is likely to suffer some form of injury or physical violence such as being assaulted or tied up or threatened. In term of losses, the ship was either hijacked or the cargo on board was stolen, for example siphoning of cargo oil.
CAT 2	Majority of CAT 2 incidents involved 4-9 men who are likely to be armed with knives/machetes and in 1/4 of the incidents, armed with guns. The crew is likely to be threatened or held hostage temporarily to allow the perpetrators to steal the crew's cash and ship's property including engine spares. In a few cases, the crew suffered some form of injury or physical violence but less severe in nature compared to CAT 1 incidents.
CAT 3	The number of perpetrators involved in CAT 3 incidents usually involved groups of between 1-6 men. At times, the perpetrators were armed with knives/ machetes/others or other items such as sticks, rods, bats etc. The crew was not harmed, although there remains a small possibility that the crew could be subject to duress during the incident but not harmed physically. In almost half of the CAT 3 incidents, the perpetrators were unable to steal anything from the vessel, but in cases where losses were reported, stores and engine spares were the commonly targeted items.
CAT 4	The perpetrators were not armed and the crew not harmed. More than half of CAT 4 incidents involved 1-3 men who escaped empty-handed upon sighted by the crew.

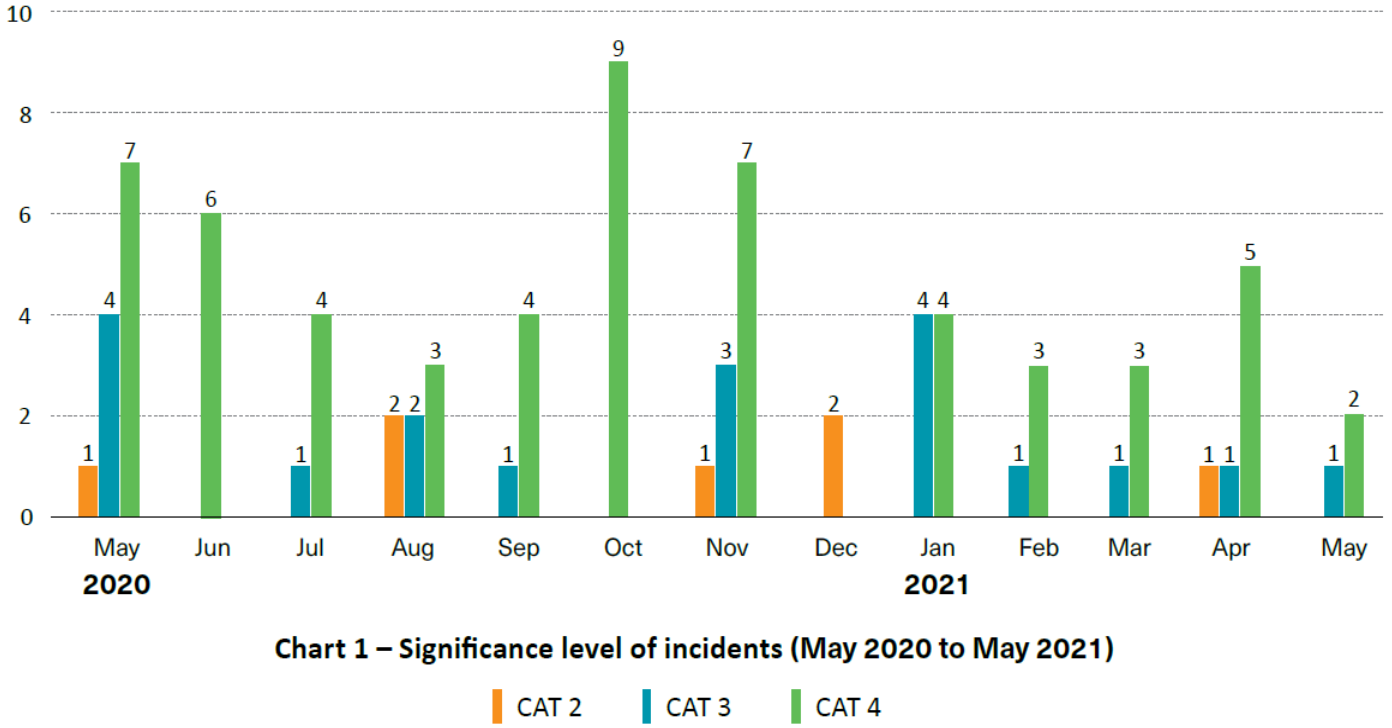
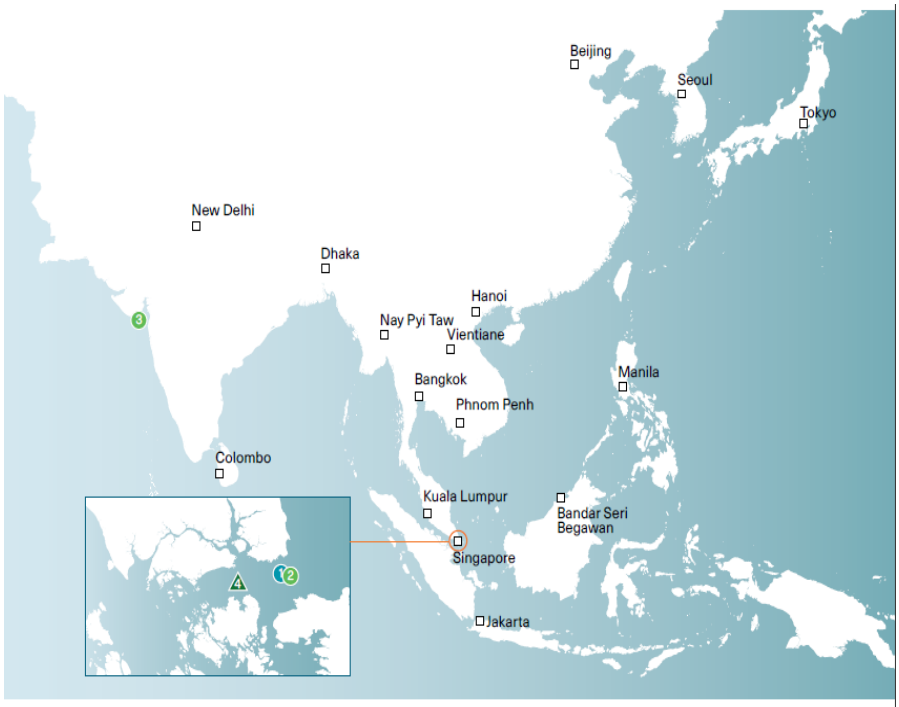


Chart 1 – Significance level of incidents (May 2020 to May 2021)

ReCAAP: Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 – Location of incidents in May 2021

CAT 3 CAT 4 ATTEMPTED

1 *Alea* Bulk carrier 23 May 21 2230 hrs

2 *RB Eden* Bulk carrier 24 May 21 0046 hrs

3 *Dawn 1* Dead ship 26 May 21 0830 hrs

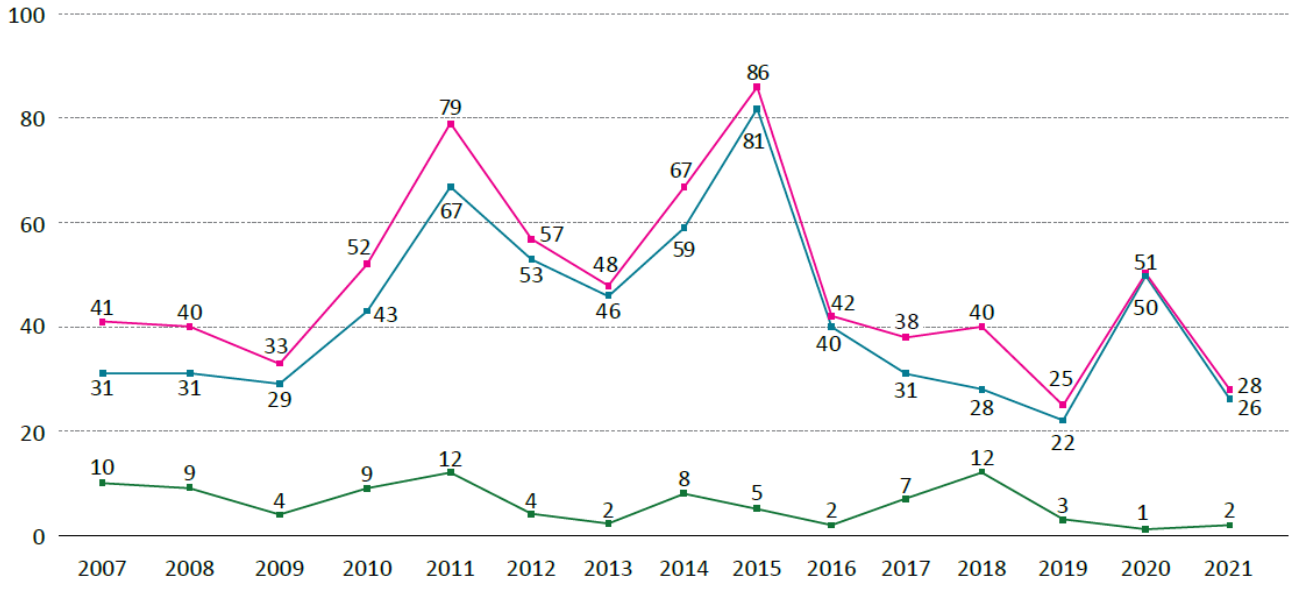
4 *Astro Perseus* Tanker 9 May 21 2239 hrs

Ocak - Mayıs 2021

♦ Ocak-Mayıs 2021 boyunca Asya'da toplam 28 silahlı soygun olayı bildirildi. Hiç korsanlık olayı bildirilmedi.

♦ Ocak-Mayıs 2020 (toplam 51 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2021 yılının aynı periyodunda %45 azaldığı görülmektedir.

♦ Ocak-Mayıs 2021'de meydana gelen olayların sayısı, 2020 yılının aynı periyodunda meydana gelen olaylarla karşılaştırıldığında çoğunlukla Bangladeş, Hindistan, Endonezya, Filipinler Sulu-Celebes sularında ve Güney Çin Denizi'nde azalmıştır.



Graph 2 – Number of incidents (January-May of 2007-2021)

Total Actual Attempted

ReCAAP: Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi

Ocak-Mayıs 2007'den Ocak-Mayıs 2021'e Kadar Yaşanan Olayların Önem Düzeyi

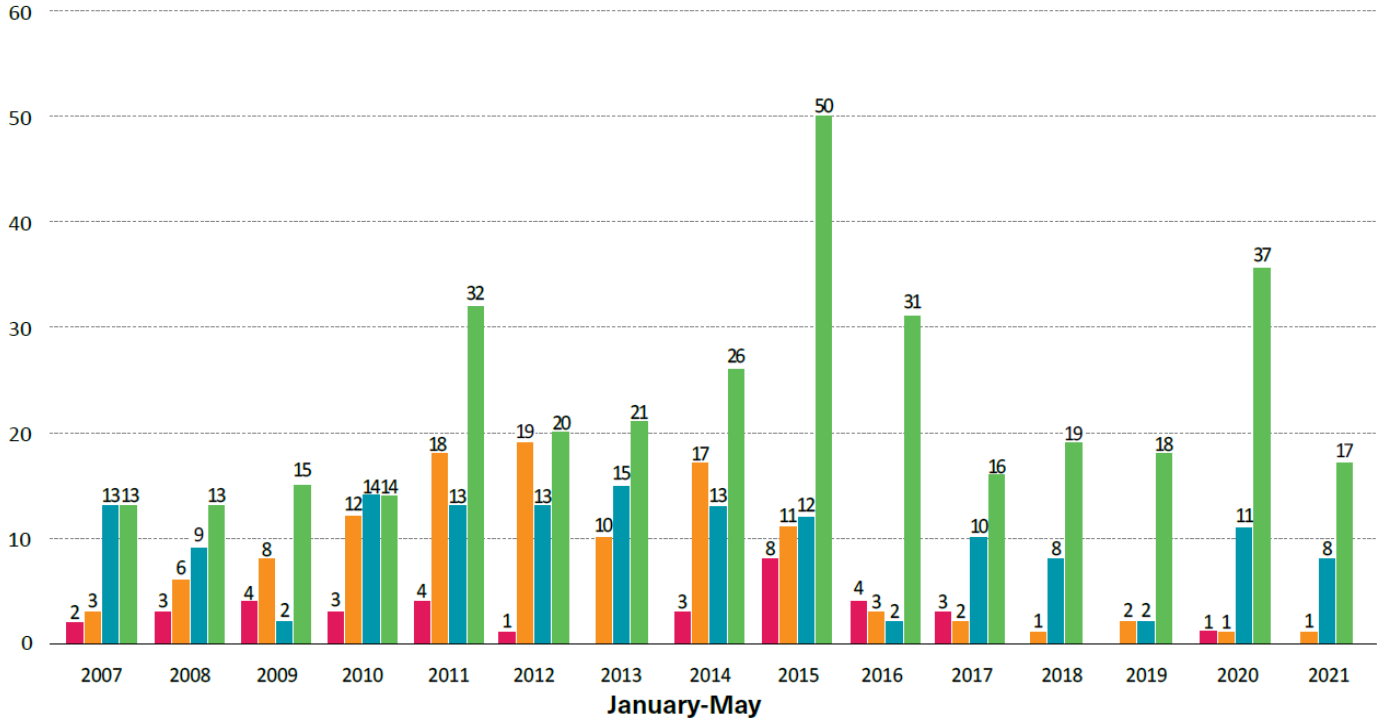


Chart 2 – Significance level of incidents (January-May of 2007-2021)

♦ Ocak-Mayıs 2021'de bildirilen 26 olaydan 1 tanesi CAT 2 olayı, 8 tanesi CAT 3 olayı ve 17 tanesi CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Yukarıdaki grafik, 2007-2021 Ocak-Mayıs aylarında bildirilen olayların önem düzeyini göstermektedir.

♦ CAT 2 olayı, Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan bir gemide meydana gelmiştir.

♦ 8 CAT 3 olayından 5 tanesi Singapur Boğazı'nda meydana gelirken diğer 3 olay Endonezya'da demirde olan gemilerde meydana gelmiştir.

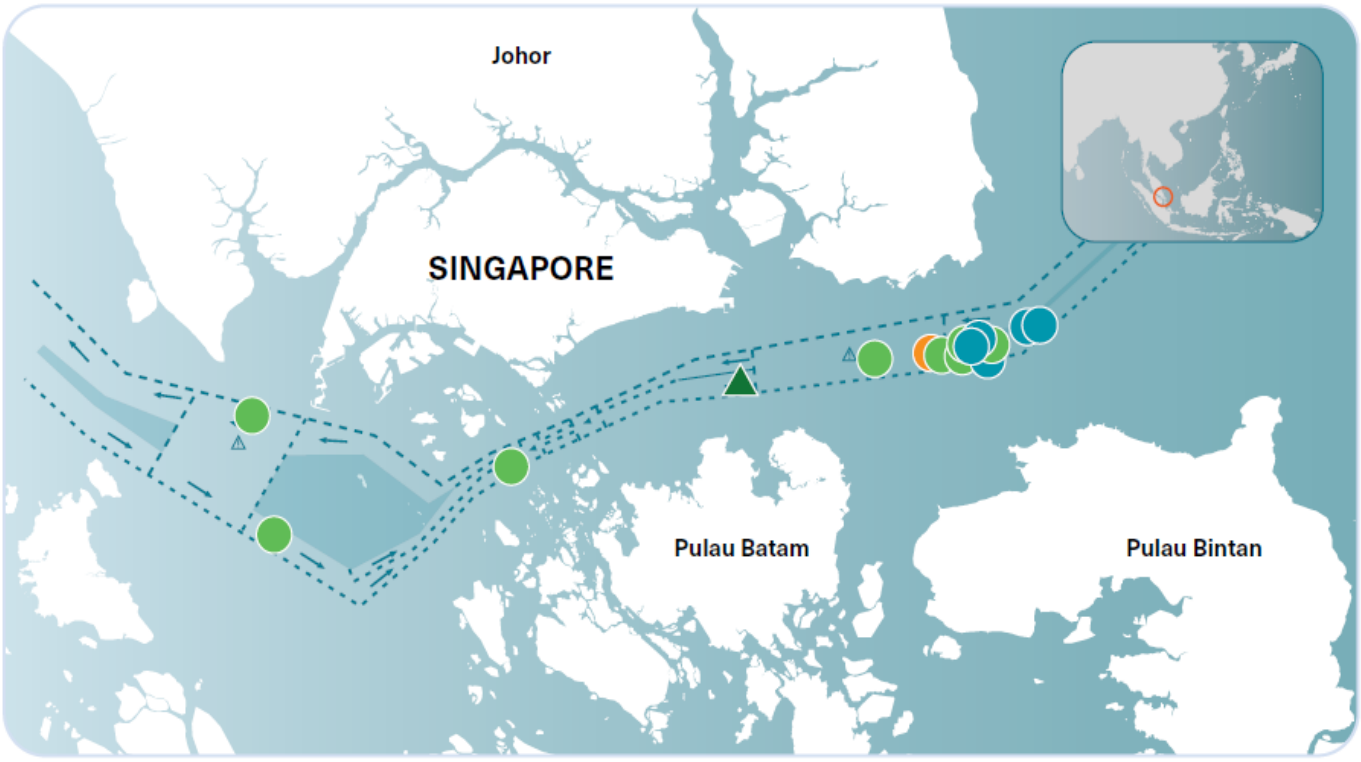
♦ En çok olayın CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçtiği görülmektedir. Bu olaylar, Ocak-Mayıs 2021'de raporlanmış olan toplam olay sayısının %65'ini oluşturmaktadır.

Ocak-Mayıs 2021 Periyodunda Singapur'da Meydana Gelen Olaylar

Mayıs 2021'de üç olay (iki gerçek olay ve bir olay teşebbüsü), Trafik Ayırım Düzeninin (TSS) doğuya şeridinde meydana gelmiştir. İki gerçek olay da, gemiler Tanjung Pergam, Bintan Adası, Endonezya'da seyir halindeyken oluşmuştur ve teşebbüs edilen olay ise gemi Pulau Nongsa, Batam Adası, Endonezya açıklarında seyir halindeyken meydana gelmiştir.

Gerçekleşen iki olayda da failler ya makine dairesinde ya da çevresinde görüldü.

ReCAAP: Mayıs 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 4 silahlı soygun olayı bildirildi



Map 2 – Location of incidents in the Singapore Strait (January-May 2021)

CAT 2 CAT 3 CAT 4 ATTEMPTED

Öneriler

♦ Singapur Boğazı'nda meydana gelen olayların devam etmesi nedeniyle, ReCAAP ISC kıyı devletlerini kendi devriyelerini ve uygulamalarını güçlendirmeye çağırıyor.

♦ Singapur Boğazı'nı geçerken, gemi Kaptanı ve mürettebatının proaktif olarak aşağıdaki önlemleri almasını tavsiye ediyor:

* Şüpheli küçük teknelerin yapmak istediği faaliyetleri anlamak için uyanıklığı en üst düzeye çıkarın ve barçlar için özellikle gündüz, büyük gemiler için de özellikle gece vardiyalarında gözcülüğü artırın.

* Periyodik güncellemeler sağlayarak şirket ile iletişimi sürdürün ve günlük iletişim kontrolleri oluşturun.

* Tüm olayları, şüpheli etkinlikleri ve şüpheli küçük teknelerin varlığını en yakın Kıyı Devleti ve Bayrak Devleti'ne bildirin.

* Geminizin yakınında şüpheli tekneler, gemi veya mavna gördüğünüzde veya bu gibi deniz araçlarında şüpheli kişiler gördüğünüzde derhal sesli alarm verin.

* En son durumdan (www.recaap.org) haberdar olun ve yetkililer tarafından bildirilen önerileri ve navigasyon yayınlarını takip edin.

Referans: ReCAAP ISC Monthly Report (May 2021)

NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

2021 yılı ikinci çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2021 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
MERVE ERCAN	6
DOĞUŞ DENİZ	6
ÖZGÜN KORKMAZ	5
MERVE MUTLU	4
BEKİR FIRAT ÇELİK	4
RECEP ÖZDEN	4

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
THIRD OFFICER	38
SECOND ENGINEER	9
CHIEF OFFICER	9
THIRD ENGINEER	6
DECK CADET	5
PUMPMAN	5
ABLE SEAMAN	4

Oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumlara baktığımızda, herhangi bir acil yaralanma veya hasar olmamasına rağmen, bu gibi olaylar gemi çalışanlarının güvenliği için potansiyel tehdit ve tehlikeleri temsil eder. Hem güvenli olmayan koşullar hem de güvenli olmayan davranışlar kazalara ve yaralanmalara neden olabilir. Bu nedenle potansiyel tehlike oluşturan olayların meydana gelir gelmez raporlanması gerekir.

Oluşmamış kazaların, güvenli olmayan durum ve hareketlerin rapor edilmesi, gelecekte meydana gelebilecek olan kazaların ve yaralanmaların önlenmesine yardımcı olacaktır.

2021 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED ARCTIC	16
MED SERHAT	12

BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI

Best Practice & Lessons Learnt Raporlaması için Teşekkür Notu

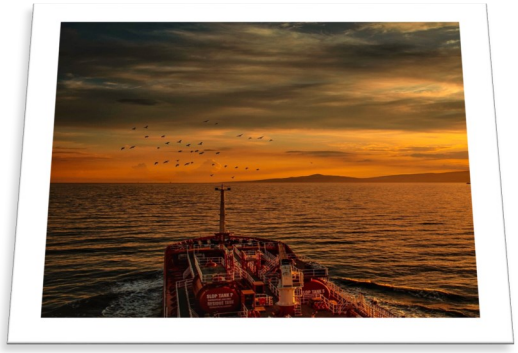
2021 yılı ikinci çeyreği için Best Practice ve Lessons Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi Kaptanlarımız ve Personelimize teşekkür ederiz.

2021 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
MURAT HARMAN (SECOND ENGINEER)	4
SADIK HAKAN GEZEN (THIRD OFFICER)	3
METEHAN METE (THIRD OFFICER)	3

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
THIRD OFFICER	11
SECOND ENGINEER	7



2021 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED SERHAT	8
MED ANTARCTIC	7
MED EMRE	2
BLACK STAR	2
MED ARCTIC	2
MED TUNCER	1

YMN Tanker Marine Management SA

HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environment, Energy and Quality standards (HSSEQ excellence) which it defines as constantly meeting or exceeding the goals identified in the Safety Management System (SMS), Regulatory demands and Customer requirements.

Achievement of HSSEQ excellence is through:
- Establishing company policies which prioritise HSSEQ.
- Setting high level goals for Health, Safety, Security, Environment and Quality (HSSEQ).
- Implementing, maintaining and communicating our Policy and objectives to all our employees and other interested parties.
- Ensuring compliance with mandatory rules and regulations and taking into account all applicable Codes, resolutions and standards recommended by the IMO, relevant Flag Administrations, Classification Societies and Maritime industry organizations.
- Implementing procedures based on industry best practices.
- Monitoring of performance by reviews and audits using KPIs and associated objectives.
- Full commitment to a process of continuous improvement.
- Ensuring full preparedness for emergency situations.

Company Profile

YMN Tanker Marine Management Inc. was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/ Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional vessels. There are 11 Chemical/Oil tankers under management at the moment. 2 newbuilding projects are under construction and will be joined YMN Tanker's fleet.

The Company is focused on technical and crew Management and Chartering of vessels in the Specialty/Chemical tanker segment. The Company plans to strategically expand the fleet by continuing to offer quality ship management services to third party owners. Our primary objective is to manage and operate the fleet in a safe, responsible manner thereby maximizing returns to our stakeholders as freight rates fluctuate through the shipping cycle. The Company will continually develop as a provider of safe, efficient and reliable transportation which meets or exceeds customers' expectations by delivering safe and reliable performance.

Our Mission:

To provide technical and commercial ship management services that meet and exceed safety, environmental and customer requirements. We conduct our operation in a manner to ensure that Quality, Health, Safety, Security and Environmental considerations remain top priority for the Company's management and employees.

Our Vision:

To be recognized as among the best international ship operators and managers in the chemical tanker industry, with a reputation for outstanding performance, reliability and safety standards.